SKRZYDŁA I MOTOR



43 (279) ROK VI
21-27 PAŹDZIERNIKA
1951
Cena 60 gr

KOMSOMOLEC-LOTNIK BOHATER

W ciemną i dżdżystą listopadową noc z lotniska polowego pod Moskwą wystartowała eskadra myśliwców, wysłana przeciw hitlerowskim bombowcom, lecącym ławą na Moskwę. Jeden z radzieckich samolotów prowadził młody, 23-letni komsomolec, Wiktor Tałalichin. Wiedział on, jak i wszyscy jego towarzysze z eskadry, że nad Moskwę nie wolno przepuścić ani jednej maszyny wroga że każda z nich niesie śmierć dla jego braci i sióstr.

Jak sokoły spadły z ciemności radzieckie maszyny na stado ociężałych od bomb Heinklów i Dornierów. Bombowce rozpierzchły się, kilka z nich zatonęło w ciemnościach, raz po raz zasnuwając dymem smugi reflektorów. Jeden z nich jednak uszedł z miejsca walki i leciał w kierunku Moskwy. Dostrzegł go Tałalichin i zasypał ogniem kaemów. Ale hitlerowiec kręcił się, wywijał, ginął w ciemności. W pewnej chwili Tałalichin spostrzegł, że w bębnach zabrakło mu amunicji. Widząc, że hitlerowiec może mu ujść i przedostać się nad Moskwę, Tałalichin dogonił go i rzucił się na niego taranem. Zginął w tym spotkaniu, ale i Heinkel runął w ciemności, nie dolatując do Moskwy.

Imię Wiktora Tałalichina i dzieje jego bohaterskiego czynu znają dziś wszyscy komsomolcy w Związku Radzieckim, a szczególnie lotnicy. Nazwisko Tałalichina zostało na zawsze wpisane do składu osobowego jego jednostki myśliwskiej i odczytywane jest co wieczór przy apelu. Obok Olega Koszewoja, Aleksandra Matrosowa, Zoi Kosmodemiańskiej i Mikołaja Gastello, Tałalichin jest przedstawicielem tego wspaniałego, pięknego pokolenia młodzieży radzieckiej, które w dniach Wielkiej Wojny Narodowej dało tysiączne przykłady bohaterstwa i poświęcenia.

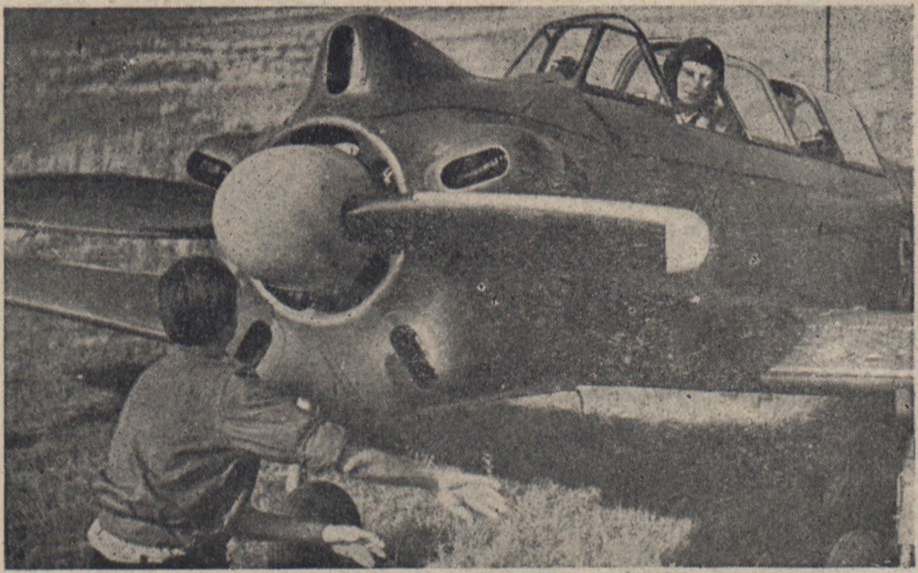
Wiktor Tałalichin, który nie zawahał się poświęcić swego młodego, pełnego nadziei na przyszłość życia, aby uchronić swoich rodaków od śmierci, a ukochane miasto od dalszych zniszczeń — to wzór komsomolca, pełnego najszczerszego umiłowania socjalistycznej ojczyzny i poświęcenia dla niej. Na przykładzie bohaterskiego czynu Wiktora Tałalichina uczą się dziś młodzi budowniczowie komunizmu, uczą się wszyscy nasi radzieccy koledzy.

I my polska młodzież lotnicza, musimy uczyć się od Wiktora Tałalichina bezgranicznego poświęcenia dla Ludowej Ojczyzny, wierności i umiłowania jej ze wszystkich sił. Bohaterstwo i poświęcenie jest konieczne nie tylko na froncie, wymaga ich również pokojowe budownictwo i stałe wzmacnianie potęgi i obronności naszego ludowego państwa. Kto jest bohaterem pracy, potrafi być również bohaterem w czasie walki.

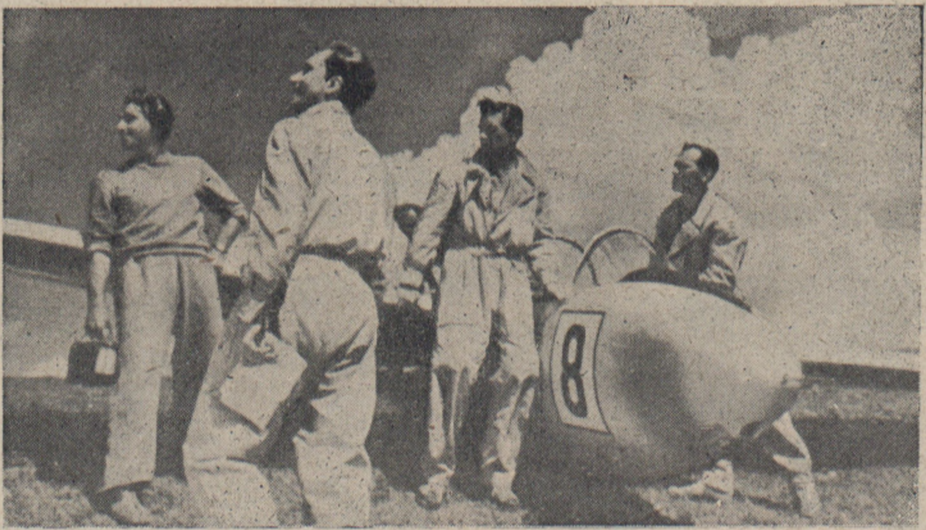
A czasy budowy socjalizmu wymagają bohaterów, na każdym odcinku, nie wyłączając lotnictwa sportowego. (wig)



Posiadaczką najnowszego międzynarodowego rekordu szybowcowego w przelocie docelowo-powrotnym jest pilotka radziecka Marina Pylajewa, która na szybowcu A-9 przeleciała w dniu 23 czerwca br. odległość 226,290 km.



Sezon lotów nie kończy się z nadejściem zimy. Piloci LL na doskonałych Jakach-18 będą latać w najtrudniejszych warunkach atmosferycznych (zdjęcie wyżej). Poniżej — scena z czechosłowackiego filmu lotniczego „Zwycięskie skrzydła", granego obecnie z wielkim powodzeniem w kinach warszawskich.



WARSZTATY LOTNICZE LL WYKONUJĄ PLAN PRZED TERMINEM

JADWIGA SARNOCIŃSKA

Naszą odpowiedzią na zakusy podżegaczy do nowej wojny jest wzmożona praca, nowopowstające zakłady produkcyjne, wielkie budowle socjalizmu, wznoszone rękami ludzi pracy naszego kraju, codziennie dowiadujemy się o wspaniałych wynikach walki o przedterminowe wykonanie planów produkcyjnych we wszystkich dziedzinach naszej gospodarki narodowej, walki przejawiającej się w masowym współzawodnictwie. Każdy dzień przynosi nam nowe osiągnięcia.

Zajrzyjmy teraz na własne podwórko, zobaczymy jak ludzie lotnictwa realizują zadania Planu Sześcioletniego. Chcąc Wam pokazać jak wykonują swój plan pracownicy lotnictwa, wybraliśmy się do jednych z Okręgowych Warsztatów Lotniczych.

* * *

— Proszę wysiadać! — woła konduktor wyskakując z wjeżdżającego na peron pociągu.

Na peronie panuje tłok. Ludzie spieszą do wyjścia. Podążamy za nimi.

— Czy możecie nam kolego powiedzieć, gdzie mieszczą się Warsztaty Lotnicze? — pytamy młodego człowieka stojącego przed dworcem.

— Warsztaty Lotnicze? O, nie trudno znaleźć. Młodzieniec wskazuje drogę. Idziemy.

Duże, białe litery widniejące na bramie — OWL mówią nam, że jesteśmy u celu podróży.

— Chwileczkę, przepustka jest? do kogo? — pyta portier stojący w wejściu.

— Do kierownictwa warsztatów. Jesteśmy z prasy lotniczej.

Wchodzimy do budynku, w którym znajduje się biuro. Witają nas uśmiechnięte twarze kierownictwa.

— Cieszymy się, że zawitaliście do nas — mówi. — Chętnie wam opowiemy i pokażemy, jak pracują nasze warsztaty.

* * *

Tow. Babul — sekretarz POP-u prowadzi nas do warsztatów. Po drodze opowiada, że w chwili obecnej już jedenastu pracowników wykonało plan drugiego roku sześciolatki. Na czele grupy przodującej — mówi dalej — stoi jeden z najmłodszych pracowników warsztatów, ślusarz lotniczy **Józef Szeksztełło**. Z powierzonych obowiązków wywiązuje się bardzo dobrze. Wynikiem tego jest wykonanie planu rocznego w 7 miesięcy i 3 dni. Szeksztełło codziennie dokumentuje swą wytężoną pracą swój patriotyczny stosunek do wielkich zadań lotniczej sześciolatki.

Wchodzimy do warsztatu, gdzie pochylony nad palnikiem siedzi spawacz lotniczy, to **Tadeusz Gardzielewski**. Pracuje tu od chwili powstania warsztatów. Pochodzi z rodziny robotniczej. Jest członkiem PZPR. Należy tu dodać, że Gardzielewski był organizatorem Koła PPR na terenie warsztatów. Chętnie bierze udział w pracach społecznych, oczywiście bez szkody dla pracy zawodowej, do której podchodzi z wielkim zamiłowaniem. Plan roczny wykonał w 7 miesięcy i 13 dni.

— Jak doszliście, towarzyszu, do takiego sukcesu? — pytamy.

— Po prostu — odpowiada — umiejętnie organizuję swoje czynności, kocham swój zawód, a poza tym świadomość, że pracuję dla siebie, dla Polski Ludowej, dla pokoju, dodaje mi coraz większego bodźca. Jakże można nie pracować z całym poświęceniem, skoro widzi się troskliwą opiekę ze strony Państwa. Przecież już nie raz zostałem nagrodzony za przodownictwo.

A oto i tow. **Franciszek Walkowski** — ślusarz - brygadzista, nasz racjonalizator — mówił tow. Babul.

Tow. Walkowski z niezadowoleniem, że mu ktoś przeszkadza, podnosi głowę znad warsztatu, ale zaraz się rozchmurza i na pytania odpowiada z uśmiechem.

— Pochodzę z rodziny robotniczej. W warsztatach pracuję od momentu ich powstania. Plan roczny wykonałem w 8 miesięcy i 19 dni.

— Tow. Walkowski w dużej mierze przyczynił się do powstania naszych warsztatów, pracując z poświęceniem przy ich odbudowie i organizacji. Jest aktywnym członkiem Partii i chętnie bierze udział w akcjach społecznych — wtrącił tow. Babul.

— Przed wojną pracowałem na kolei — mówił dalej — ale lotnictwo nie było mi obce. Każdy swój urlop spędzałem na szybowisku — jestem również szybownikiem. Jeszcze teraz, gdy widzę „Muchę" w powietrzu, chętnie bym „wykręcił" się pod te piękne cumulusiki, ale cóż, wzrok na to już nie pozwala. Cieszę się teraz, że mogę się przyczynić do tego, aby szybowców w Polsce było coraz więcej.

— Powiedźcie nam, towarzyszu, coś o Waszych pomysłach racjonalizatorskich — prosimy.

— No, cóż, do tej pory dałem cztery pomysły. Dwa, dotyczące ulepszenia iskrowników są już zastosowane, nawet dostałem premię, a dwa są jeszcze w opracowaniu. Byłoby ich na pewno więcej. Ruch racjonalizatorski jest dość żywy na naszym terenie, ale mamy również pewne bolączki. Potrzebny jest nam klub racjonalizatorski, gdyż nie mamy gdzie opracowywać naszych pomysłów. Nie mamy warunków na stworzenie takiego klubu, który by na pewno nasze warsztaty postawił na wyższym poziomie, a przecież dobra praca jest naszą ambicją.

Przechodzimy przez korytarz. Na ścianie wisi olbrzymia tablica współzawodnictwa, uwidoczniająca szlachetną walkę poszczególnych pracowników o wykonanie planu. Widzimy tu, że i kobiety pracujące w warsztatach nie pozostają w tyle. Przodującą w grupie kobiet jest **Sabina Albertyńska**, która — jak wykazuje tablica — jeszcze krok, a dogoni Gardzielewskiego, będącego w chwili obecnej na drugim

(cd. na str. 706)









Na zdjęciach od góry — przodujący pracownicy warsztatów: Józef Szeksztełło, Tadeusz Gardzielewski, Klemens Gliński, Franciszek Walkowski.

(cd. ze str. 705)

miejscu. Mijamy ślusarnię, tapicernię, sale montażową.

Jesteśmy w „żeberkowni". Tu zastajemy stolarza lotniczego **Wilhelma Vossa**, najstarszego wiekiem pracownika Warsztatów. Mimo swego wieku, stolarz lotniczy znajduje się w grupie pracowników przodujących, dając tym samym dobry przykład młodszym kolegom. Pracuje w Warsztatach stosunkowo krótko, bo od 1949 roku, lecz jego kwalifikacje zawodowe oraz socjalistyczny stosunek do pracy pozwoliły mu na wykonanie rocznego planu w 7 miesięcy i 29 dni.

Wracamy do montowni. Tu mechanik lotniczy - brygadzista **Zdzisław Kowalski** pieczołowicie ogląda żeberko.

— Plan roczny wykonaliśmy w 7 miesięcy i 23 dni dzięki dobrej organizacji pracy — mówi mechanik Kowalski. Ważnym czynnikiem w osiąganiu coraz lepszych wyników jest praca kolektywna. Stworzyliśmy zwartą, bardzo zgraną grupę. Wszyscy kochamy nasz zawód, staramy się być jak najbardziej dokładni.

Rozlega się wycie syreny oznajmiające przerwę obiadową. Pracownicy warsztatów udają się do świetlicy, podążamy za nimi. Po drodze spotykamy przy warsztacie tow. **Klemensa Glińskiego** skręcającego drut.

— Przerwa, towarzyszu Gliński — mówi tow. Babul.

— Plan ważniejszy jak obiad — odpowiada z uśmiechem.

Tow. Gliński przyszedł do Warsztatów jako niewykwalifikowany robotnik w roku 1945. Dzięki swojej sumiennej pracy w szybkim czasie zdobył potrzebną wiedzę fachową, w chwili obecnej pracuje jako ślusarz, dotrzymując kroku przodującej grupie. Może się pochwalić wykonaniem planu rocznego w 8 miesięcy i 4 dni.

Z daleka dochodzą nas odgłosy muzyki ze świetlicy. Tam pracownicy warsztatów odpoczywają podczas przerwy obiadowej. Zaglądamy do wnętrza. Frontową ścianę zdobią portrety przywódców narodu polskiego oraz wielkie śmigło — symbol lotnictwa. Widać też, że nie zapomniano tu o miesiącu pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej. Mówią nam o tym plakaty, gazetki, no i sami pracownicy zagłębieni w czytaniu prasy radzieckiej.

Po miłym odpoczynku czas wracać do zajęć. Udajemy się w dalszą wędrówkę. Poznajemy teraz mechanika lotniczego **Józefa Mrozika**, który plan roczny wykonał w 8 miesięcy; ślusarza **Stanisława Dąbrowskiego** — roczny plan wykonał w 8 miesięcy i 4 dni; stolarza lotniczego **Bronisława Glupczyńskiego** — plan roczny wykonał w 8 miesięcy i 14 dni oraz **Stanisława Thejsa** — stolarza - brygadzistę i **Pawła Karasia** — stolarza, którzy plan roczny wykonali w 8 miesięcy i 17 dni.

Wyniki pracy załogi Warsztatów Lotniczych są wyrazem głębokiej świadomości ludzi budujących lepsze jutro. Wiedzą oni dobrze, że siła Polski Ludowej jest w jej masach pracujących, że w ich rękach leży dzieło wykonania Planu Sześcioletniego — budowa podstaw Polski Socjalistycznej, a tym samym zachowanie pokoju na świecie.

Więcej takich załóg, wykonujących plany przed terminem, a prześcigniemy czas! **Jadwiga Sarnocińska**

LOTNICZE ZOBOWIĄZANIA

Apel robotników Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu wzywający do uczczenia czynem produkcyjnym 34 rocznicy Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej wywołał olbrzymi entuzjazm wśród mas pracujących całego kraju. Zobowiązania październikowe, które złożyła klasa robotnicza Ludowej Polski, dadzą państwu tysiące ton stali i węgla, miliony metrów tkanin — ponad plan.

Z ogromnym entuzjazmem włączyli się również do Czynu Październikowego wszyscy pracownicy naszego lotnictwa: piloci, instruktorzy, mechanicy, członkowie Ligi Lotniczej. Porwani przykładem robotników Żerania, ludzie naszego lotnictwa masowo podejmowali zobowiązania, mające na celu usprawnienia pracy i podniesienia jej na wyższy poziom.

Na cześć 34 rocznicy Wielkiego Października **pracownicy Kujawskiego Aeroklubu Ligi Lotniczej** zobowiązali się do dnia 31 października br.: dokonać częściowej niwelacji lotniska klubu, co przyniesie oszczędność w sumie 375 zł.; naprawić betonkę przed hangarem i w hangarze — wartość pracy 4 000 zł; przygotować konspekty dla Kursów Wstępnych Wiadomości Lotniczych; wykonać, jako pomoce naukowe, dwa modele samolotów i model szybowca oraz przekroje przyrządów pokładowych i gaźnika lotniczego.

Podjęto również zobowiązanie obniżenia czasu pracy silnika przy przesiadaniu pilotów silnikowych w czasie treningów i w czasie lotów nocnych.

A oto meldunek, jaki nadszedł z **Ośrodka Treningowego LL w Ostrowie:**

Kadra wyszkoleniowa Ośrodka wraz z personelem technicznym zobowiązała się wyszkolić do dnia 10 grudnia grupę kandydatów na pilotów szybowcowych — poza godzinami pracy zawodowej i nauki szkolnej; dwóch instruktorów Ośrodka — zorganizuje w okresie jesienno-zimowym teoretyczny kurs doskonalący dla pilotów Ośrodka, tak, aby w rezultacie końcowe oceny pilotów były dobre i bardzo dobre; piloci szybowcowi IV stopnia zobowiązali się na obozie wyczynowym wykonać pięć przewyższeń warunkowych do złotej odznaki pilota szybowcowego i uzyskać dwa diamenty do złotej „D"; personel techniczny i wyszkoleniowy Ośrodka zobowiązał się do dnia 31 października br przedstawić Komisji Racjonalizatorskiej przy Zarządzie Głównym LL projekt racjonalizatorski zabezpieczenia linki wyciągarkowej przed zrywaniem; wszyscy pracownicy Ośrodka zobowiązali się do dnia 1 grudnia br zbudować drewniany garaż na wóz transportowy do szybowców oraz garaż na wyciągarkę i ściągarkę (wartość pracy wyniesie 2 000 zł).

Podjęto także liczne zobowiązania indywidualne, jak np wykonanie makiety lotniska, zbudowanie pomieszczenia na rowery, remont podwozia i sprzęgła samochodu itp, co przyniesie oszczędności na sumę 1 600 złotych.

Pracownicy **Szkoły Szybowcowej LL Nr 10** podjęli następujące zobowiązania: kadra instruktorska Szkoły wyszkoli jeden z turnusów wyłącznie na materiałach pędnych zaoszczędzonych na poprzednich turnusach oraz podwyższy poziom wyszkolenia teoretycznego i praktycznego IV i V turnusu; dwaj instruktorzy zobowiązali się wykonać plastyczny schemat startu za dwiema wyciągarkami — do dnia 20 października (wartość pracy około 500 zł); kierownik wyszkolenia i stolarz lotniczy zobowiązali się wykonać do dnia 15 października br tunel aerodynamiczny o długości 3 metrów i średnicy 50 cm (wartość pracy około 1 500 zł); dwaj mechanicy Szkoły wyszkolą IV i V turnus na zaoszczędzonej benzynie i oliwie, co przyniesie oszczędności w sumie 5 259 zł.

Pracownicy **Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego** zobowiązali się masowo przystąpić do nowych form współzawodnictwa pracy; skrócić termin wprowadzenia zmian użytkowych w prototypie nowego szybowca, co pozwoli na wcześniejsze przygotowanie produkcji seryjnej wyżej wymienionego szybowca; zreorganizować dotychczasowe metody pracy przez zacieśnienie łączności między kadrą inżynierską Zakładu projektującą prototypy, a brygadami budującymi je. Reorganizacja ta przyniesie oszczędność na jednym budowanym prototypie w wysokości około 7 000 zł; zaprojektować i wykonać pomoce warsztatowe do budowy jednego z typów szybowców; podnieść wydajność pracy w dziale konstrukcyjnym Zakładu, tak, aby poza planem rocznym Zakładu — wykonać w godzinach zaoszczędzonych projekty nowej wyciągarki i ściągarki.

Zobowiązania na cześć 34 rocznicy Rewolucji Październikowej podjęli z entuzjazmem pracownicy **Katowickiego Aeroklubu LL.**

Piloci Aeroklubu zobowiązali się do dnia 20 października br. wyrównać teren lotniska przed hangarami, urządzić salę wykładową, wylatać na jednym z samolotów 900 godzin oraz prowadzić wykłady na Kursach Wstępnych Wiadomości Lotniczych; mechanicy zobowiązali się wyremontować we własnym zakresie do dnia 20 października samochód klubu oraz wykonać przekroje dwóch silników lotniczych — jako pomoce naukowe.

Pracownicy **Zarządu Okręgu Katowickiego LL** podjęli zobowiązania, dotyczące zorganizowania Miejskiego i Powiatowego Oddziału LL w Lublińcu i czterech Kół LL w PGR-ach i spółdzielniach produkcyjnych, przeprowadzenia 20-tu godzin wykładów na kursie pilotażu silnikowego, wygłoszenia referatów o lotnictwie w ZSRR, wykonania modeli redukcyjnych radzieckich samolotów oraz innych prac.

Wiele jest jeszcze zobowiązań lotniczych na cześć 34 rocznicy Rewolucji Październikowej. Podawać je będziemy w kolejnych numerach SiM-u. Zobowiązania te, ich ilość i jakość oraz szczery entuzjazm z jakim były podejmowane — to wszystko świadczy o patriotyzmie ludzi naszego lotnictwa oraz o wdzięczności i przywiązaniu do Wielkiego Kraju Rad. **JZ.**

PIĄTE WSZECHZWIĄZKOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE

Piąte Wszechzwiązkowe Zawody Spadochronowe przebiegały pod znakiem szlachetnej i prawdziwie koleżeńskiej rywalizacji sportowej. Drużyny, broniące barw swych zrzeszeń i organizacji starały się uzyskać jak największą ilość punktów i zdobyć zaszczytne tytuły. Wysoką klasę zademonstrowali przedstawiciele DOSAW-u, którzy od początku objęli prowadzenie w zawodach.

Do dnia 24 sierpnia zostały całkowicie zakończone trzy konkurencje: skoki na dokładność lądowania z wysokości 600 metrów do koła o promieniu 100 metrów oraz skoki z opóźnieniem 15 i 20 sekund. We wszystkich tych konkurencjach pierwsze miejsce zajęła I męska drużyna DOSAW. (kapitan — mistrz sportu E. Naumienko), zdobywając największą ilość punktów. Na drugim miejscu uplasowała się drużyna Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa (kapitan — mistrz sportu W. Iwanow), a na trzecim — II drużyna DOSAW (kapitan — W. Abramow). Inne drużyny pozostały daleko w tyle.

Wśród drużyn żeńskich na czoło wysunęły się zawodniczki Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa (kapitan — zasłużona mistrzyni sportu Władimirska). Na drugim miejscu znalazła się II drużyna DOSAW (kapitan — Sieliwierstowa), a na trzecim — I drużyna DOSAW (kapitan — mistrzyni sportu A. Gusarowa).

Indywidualnie po trzech konkurencjach największą ilość punktów uzyskał przedstawiciel I drużyny DOSAW P. Kosinow. Na dalszych miejscach uplasowali się w kolejności: N. Tkaczenko (I drużyna DOSAW), mistrzowie sportu A. Kalinin i A. Popow (obaj z drużyny Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa) i W. Bażanow (II drużyna DOSAW).

Duży sukces odniosły młode spadochroniarki. Oto ich najlepsze indywidualne wyniki: Maria Nikitina — 68 punktów i Inessa Koniajewa — 64,11 punkta. Obie te zawodniczki broniły barw Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa. Walentyna Sieliwierstowa uzyskała 63,36 punkta. Tuż za nią uplasowała się młoda (bo zaledwie od roku uprawiająca sport spadochronowy) zawodniczka Nadieżda Orłowa (II drużyna DOSAW) — 63 punkty. Mistrzyni sportu Aleksandra Gusarowa (I drużyna DOSAW) zdobyła 60 punktów.

24 sierpnia rozgrywana była najciekawsza i zarazem najtrudniejsza konkurencja, po raz pierwszy wprowadzona na zawodach wszechzwiązkowych. Należało nie tylko dokonać skoku z wysokości 1000 metrów i trafić w 100-metrowe koło, ale jednocześnie opóźnić otwarcie spadochronu o 10 sekund. Ćwiczenie to wykonywane było przez uczestników zawodów ze szczególną starannością, bowiem punktowane było bardzo wysoko i zaważyć mogło w dużej mierze zarówno na indywidualnych, jak i na zespołowych wynikach.

W konkurencji tej pierwsze miejsce zdobyła drużyna Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa. Wśród kobiet pierwsze miejsce zdobyła również drużyna tego klubu, a na drugim uplasowała się drużyna DOSAW.

Indywidualnie najlepsze wyniki osiągnęli: Buszujew — 45,5 punkta, Skworodnikowa — 45,16 punkta, mistrz sportu W. Iwanow — 43,44 punkta.

W ostatecznej klasyfikacji drużyn męskich zwyciężyła drużyna Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa— 372,92 punkta, przed I i II drużyną DOSAW.

W konkurencjach kobiet na pierwszym miejscu uplasowała się również drużyna Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Czkałowa. Drugie miejsce zajęła II drużyna DOSAW, a trzecie — I drużyna DOSAW.

Podczas trwania zawodów wykonano ponad 200 skoków spadochronowych.

Roman Frenkel

Liczne szeregi spadochroniarzy — sportowców DOSAW stanowią olbrzymi rezerwuar kadr dla lotnictwa wojskowego Związku Radzieckiego. Na zdjęciu: skoczkowie DOSAW, obecnie spadochroniarze lotnictwa wojskowego, przed wylotem na ćwiczenia.





SPRAWY DRUGORZĘDNE

M. BIEŁACHOWA

(opowiadanie)

Zaczynało już świtać, gdy Taran podleciał do wyznaczonego miejsca. Na leśnej polanie paliły się ogniska sygnałowe. Zrzucając ładunek, pilot przeleciał całkiem nisko nad polaną i dobrze mógł zaobserwować, co się dzieje na ziemi.

Zima miała się już ku końcowi, śnieg leżał tylko w głębokich żlebach i miejscach zacienionych drzewami. Na skraju polany stali żołnierze. Zadarłszy głowy do góry, obserwowali jak z samolotu wylatywały skrzynki i worki.

Polana pozostała w tyle i Taran przeszedł na drugi krąg, aby umożliwić załodze samolotu zrzucenie pozostałego ładunku. Podczas ponownego przelotu nad polaną zobaczył, że żołnierze uwijali się już przy zrzuconych skrzynkach. Ale coś wydało mu się nie w porządku. Zazwyczaj w tych wypadkach ludzie biegli i bardzo szybko zabierali zrzucony ładunek — teraz zaś wszystko wyglądało, jak w filmie wyświetlanym w zwolnionym tempie: figurki na ziemi poruszały się zbyt wolno, zbyt apatycznie, ledwie posuwając nogami.

„Czyżby z głodu" — pomyślał Taran.

Zniżył lot i jeszcze raz przeleciał nad polaną, uważnie przyglądając się ludziom. Wrażenie pozostało takie same.

Gdy Taran wrócił na lotnisko, jego domysły znalazły potwierdzenie. Z oddziału wojskowego, do którego latał, otrzymano depeszę radiową, że już od sześciu dni żołnierze otrzymują bardzo ograniczone racje żywnościowe. Był to oddział, który działał na tyłach wroga i dlatego żywność i amunicję dostarczano tam jedynie na samolotach.

Taran zdecydował:

— Trzeba latać do nich nie dwa razy na dobę, lecz trzy, a nawet cztery razy. I do maksimum należy wykorzystać miejsce w samolocie dla załadunku żywności.

— Ale wówczas trzeba będzie latać również w dzień. A to jest przecież niemożliwe — tu na każdym kroku czyhają działa przeciwlotnicze i jest mnóstwo wojska, — sprzeciwił się dowódca oddziału.

— Spróbuję raz polecieć — uparł się Taran. — Wtedy zobaczymy, czy to jest możliwe, czy też nie. Ludzie głodują, a ja cóż, będę przestrzegał przepisów ruchu ulicznego?

Aby zabrać możliwie jak najwięcej ładunku, Taran wyrzucił z samolotu wszystkie przedmioty zbyteczne, do masek przeciwgazowych włącznie. Do dwóch i pół tonny amunicji dołączył na własne ryzyko pół tonny sucharów i, bez odpoczynku po nocnym locie, poleciał — po raz pierwszy w dzień — tą samą trasą.

Przeładowana maszyna była jeszcze trudniejsza do prowadzenia, a niebezpieczeństwo lotu dziennego — ogromnie się zwiększyło. Ale, tak samo jak nocą, Taran leciał „kosiakiem".

Przeleciawszy linię frontu, nieoczekiwanie natknął się na jadącą drogą konnicę niemiecką. Błyskawicznie skręcił w bok. Z ziemi strzelano do samolotu, lecz pociski z automatów i karabinów maszynowych przelatywały już gdzieś z tyłu. A przecież gdyby tylko jeden zapalający pocisk trafił w samolot — spowodowałby natychmiastowy wybuch amunicji!

Taran, podniecony niebezpieczeństwem, które zaledwie przed chwilą go ominęło, pogroził pięścią znikającej konnicy:

— Poczekajcie, już ja się z wami rozprawię w powrotnej drodze!

Po pewnym czasie podleciał znowu do polanki, gdzie był o świcie, zrzucił ładunek i udał się w drogę powrotną.

— Idź do karabinu maszynowego — powiedział do mechanika pokładowego — i uprzedź strzelca, aby był w pogotowiu. Zaraz porachujemy się z tą konnicą, tylko walcie na całego!

Maszyna, na której leciał Taran była uzbrojona w dwa karabiny maszynowe. Przy jednym siedział strzelec, a drugi obsługiwał mechanik pokładowy. Dopiero wczoraj dostał Taran tę maszynę wzamian swojej „Śnieżki".

Na „Śnieżce" nie było żadnego uzbrojenia, co bardzo martwiło pilota. Przyczepi się myśliwiec, chciałoby się odpowiedzieć mu ogniem, a tu samolot jest całkiem bezbronny. Ale co tam myśliwiec! Kiedyś leciał w dzień lotem koszącym i widział, jak Fryc celował do niego z automatu. Taran aż się zaczerwienił z gniewu. „Czyż to nie skandal — powiedział do drugiego pilota — z pistoletu cham strzela! A ja mogę najwyżej plunąć na niego".

Po otrzymaniu nowej, uzbrojonej maszyny, cieszył się niezmiernie:

— Teraz, to całkiem inaczej sprawy się przedstawiają! Teraz już więcej nie pozwolimy się obrażać!

Lecąc z ładunkiem Taran nie chciał bliżej zainteresować się konnicą. Maszyna była przeładowana i nie mógł ryzykować. A poza tym trudno było nią manewrować.

W przeciągu tych czterdziestu minut, póki doleciał do celu i zawrócił, konnica nie uszła daleko i pilot wkrótce znów ją zobaczył. Obniżył lot do pięćdziesięciu metrów i nadleciał z tyłu. Wziąwszy kierunek nieco na prawo od drogi, nachylił samolot w lewo, aby strzelcy mogli wygodniej walić do faszystów. Jednocześnie było to sygnałem. Zaterkotały karabiny maszynowe, zasypując konnicę gradem kul. Nalot był tak nieoczekiwany, że jeźdźcy nie zdążyli rozbiec się i kule trafiały w największe skupienia. Zanim hitlerowcy zdążyli się opamiętać, samolot znikł za lasem, pozostawiając na drodze masę ludzkich i końskich trupów.

— Aleśmy się odegrali! — z zachwytem powiedział drugi pilot.

— Nie, jeszcze nie odegraliśmy się — odpowiedział Taran. — Naboje jeszcze mamy i nie potrzebujemy zabierać ich z powrotem na lotnisko. Zaraz wyjdziemy znów na szosę, może coś się przytrafi ciekawego. Idź powiedz strzelcom, żeby dobrze obserwowali.

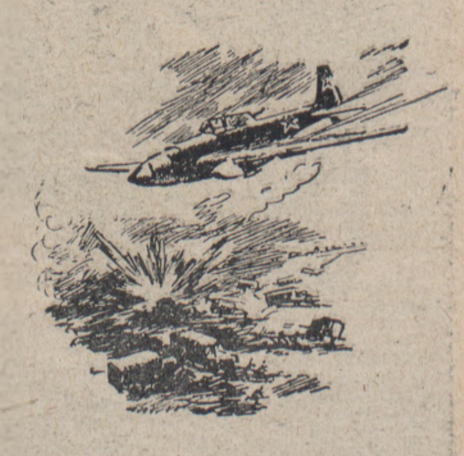
Nadlatując nad szosę, ujrzeli przed sobą niemiecką kolumnę samochodową. Hitlerowcy nie zauważyli atakującej maszyny. Warkot silników samochodów ciężarowych zagłuszył samolot.

Z tyłu za kolumną jechały dwie cysterny z paliwem. Trafiła w nie pierwsza seria z karabinów maszynowych. Potem przyszła kolej na samochody z amunicją. Wybuchy, ogień i kłęby dymu ogarnęły kolumnę.

Dopiero wówczas Taran zdecydowanie skierował maszynę na swoje lotnisko. Gdy już minęli linię frontu, powiedział:

— Otóż i dokonaliśmy lotu w dzień. A w dodatku przetrzebiliśmy konnicę i kolumnę aut ciężarowych. Sprawy oczywiście drugorzędne, ale bardzo pożyteczne.

Przełożył z rosyjskiego **Roman Frenkel**



HISTORYCZNY FILM

„Człowiek będzie latał opierając się nie na sile swoich mięśni, a na potędze rozumu".

Zdanie to wypowiedział Mikołaj Żukowski podczas jednego z referatów w rosyjskiej Akademii Nauk.

Mikołaj Żukowski, którego Lenin nazwał „ojcem lotnictwa rosyjskiego" jest główną postacią filmu, który ostatnio w ramach miesiąca pogłębienia przyjaźni polsko-radzieckiej wyświetlany jest na naszych ekranach. Film jest zdubbingowany, to znaczy opracowany dźwiękowo na język polski i nosi tytuł: „Zwycięzca przestworzy".

Film przedstawia historycznie rozwój lotnictwa rosyjskiego i radzieckiego, obrazuje również wielki wkład uczonych, dzięki którym Rosja stała się Ojczyzną lotnictwa.

W czasie gdy na Zachodzie konstruktorzy zajmowali się się wyłącznie przyrządami lotniczymi lżejszymi od powietrza przepowiadając im wielką przyszłość Żukowski śmiało rzuca myśl wykorzystania przyrządów cięższych od powietrza do latania. Żukowski prowadząc badania, jako pierwszy stworzył naukę o aerodynamice — powstała teoria lotu. Dzięki jego pracy teoretycznej i praktycznym doświadczeniom możliwym był dalszy rozwój lotnictwa w ogóle.

Na filmie „Zwycięzca przestworzy" śledzimy twórczą pracę Żukowskiego w jego laboratorium, śmiałe pomysły i rewelacyjne odkrycia. Mikołaj Żukowski otoczony młodzieżą — studentami, wspierany przez postępowych naukowców śmiało kroczy do rozwiązania różnych zagadnień lotniczych. Jest przekonany, że młodzież z którą pracuje godnie będzie kontynuowała jego twórcze wysiłki.

Ze wzruszeniem oglądamy na ekranie start pierwszego samolotu na świecie, który skonstruował Możajski. Kolejno zapoznajemy się z rozwojem lotnictwa w Rosji z lotami olbrzyma Ilji Muromca, który był pierwszą maszyną wielosilnikową na świecie. Podziwiamy loty Niestierowa, twórcy akrobacji powietrznej... Na ekranie przewija się wspaniała historia lotnictwa.

Mikołaj Żukowski z chwilą powstania państwa radzieckiego może dopiero w pełni wykorzystać swoje zdolności. Mimo starości do ostatnich chwil życia wielki uczony pracuje z zapałem wykorzystując swobodę obywatelską w państwie socjalistycznym. Władza radziecka docenia znaczenie prac Żukowskiego. W 1920 roku wodzowie rewolucji Lenin i Stalin w dekrecie Rady Ludowych Komisarzy wymieniają Żukowskiego, ustanawiając z okazji jego 50-letniej działalności naukowej doroczną premię jego imienia za najlepsze prace z dziedziny matematyki i mechaniki.

Z wielką energią już jako starzec Żukowski organizuje pierwsze lotniczo-naukowe placówki w ZSRR, buduje instytut aerodynamiczny CAGI, który stał się słynną szkołą dla przyszłych inżynierów — konstruktorów samolotów. radzieckich.

Symbolicznym i historycznym jest fragment filmu, gdy nad lotniskiem w Tuszyno przelatuje samolot z portretem Józefa Stalina. Przychodzą na myśl Jego słowa, gdy w 1935 roku mówił: „Nie mieliśmy przemysłu lotniczego — obecnie go mamy". Dokumentem tych słów są końcowe sceny filmu, gdzie możemy zobaczyć najnowocześniejsze maszyny radzieckie, samoloty nie mające równych na świecie: skrzydła potężnego obrońcy pokoju — Kraju Rad.

Opracowanie filmu zarówno tematyczne jak i techniczne — bez zarzutu. Reżyseria W. Pudowkina i D. Wasiljewa na wysokim poziomie. Niespodzianką dla polskiego widza są naturalne kolory, które doskonale odtwarzają i uplastyczniają film.

P. E.



Z ogromną dokładnością odtworzono w filmie „Zwycięzca przestworzy" wszystkie historyczne sceny. Tak właśnie wyglądało wnętrze fabryki samolotów w carskiej Rosji (zdjęcie pierwsze).

●

Mikołaj Żukowski na polowaniu, na które często chodził, aby zdobyć nowy okaz ptaka — w celu znalezienia materiału do swoich doświadczeń nad studium teorii lotu (zdjęcie drugie).

●

Niezapomnianym fragmentem filmu jest start pierwszego samolotu na świecie konstrukcji Możajskiego.

...Sapią silniki parowe. Jeszcze mechanicy są przy maszynie. Za chwilę na sygnał konstruktora pilot Gołubiew wystartuje z pochylni (zdjęcie trzecie).

Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

TRZY LOTY BALONOWE KUPARENKI W POLSCE

W ostatnim 9 (wrzesień) numerze miesięcznika „Problemy" znajdujemy w artykule „Jordaki Kuparen(t)ko" dr Jana Sztaudyngera ciekawy materiał—przyczynek do dziejów naszego lotnictwa.

Otóż w roku 1804 przybył do Warszawy i związał się przez 40 lat z dziejam tego miasta niejaki mołdawianin nazwiskiem Kuparenko.

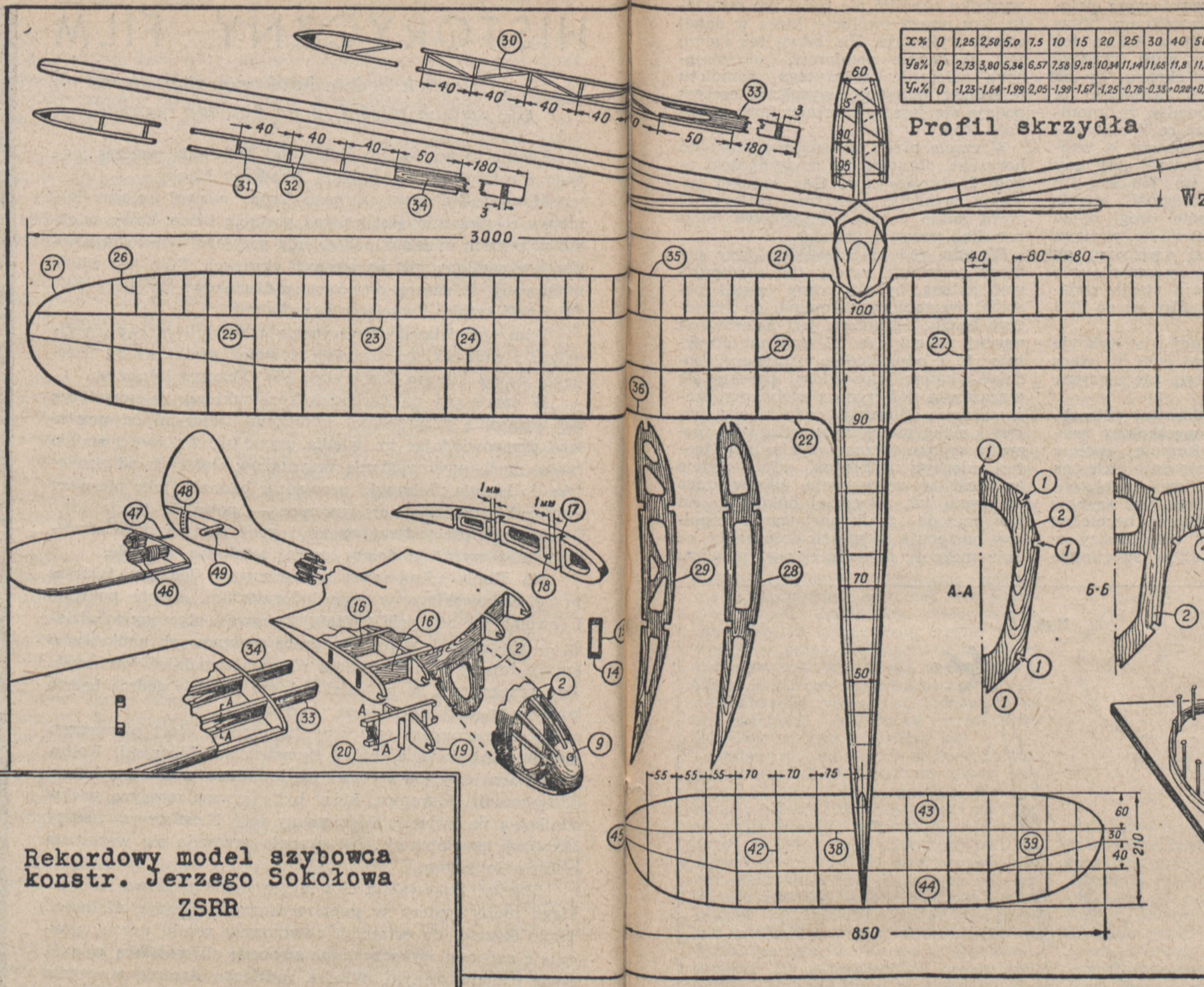
Kuparenko zasłynął między innymi w Warszawie jako „napowietrzny żeglarz". W latach 1806 — 1808 wykonał on w Polsce trzy loty balonowe. Encyklopedia Orgelbranda (wydanie I) tak o tych lotach pisze:

„Dowiedziawszy się z gazet o częstych we Francji, Anglii i we Włoszech wznoszeniach się sztukmistrzów balonami w powietrze, oświadczył przyjaciołom i znajomym, że i w Warszawie podróż takową uskuteczni z mniejszym kosztem, bo bez gazu lub spirytusu, nie używając nawet materyi jedwabnej na sam balon, a pod nim urządził kociołek żelazny, który napełnił łuczywem zapalonym, rozgrzanym powietrzem wydął balon, u którego na końcu przywiązał mały koszyk, wsiadłszy weń i wobec mnóstwa widzów z ogrodu Foksal w czerwcu 1806 r. wzniósł się pod obłoki. Balon ten dochodząc wieży kościoła Św. Krzyża zapalił się. W tym niebezpiecznym stanie Kuparentko odkrył górną klapę balonu i zdążył spuścić się w ogród bliski. Po drugiej podróży w 1806 roku w Wilnie, Kuparentko po raz trzeci puścił się balonem w dniu 24 lipca 1808 balonem swego wynalazku... o godz. 8-ej wieczorem. Ta trzecia podróż udała mu się lepiej niż dwie poprzednie. Kuparentko wzniósł się na 3,882 stóp paryzkich. Balon zniżając się spłonął, ale Kuparentko ocalał, spadłszy lekko na piasek pod Powązkami".

Loty, o których dowiadujemy się z powyższej notatki kronikarskiej, były przez Kuparenko przygotowywane. Zwłaszcza przed trzecim lotem „trenował on opadanie" — jak wspominają o tym stare zapiski — ogłaszając się w dodatku do „Gazety Warszawskiej" (Nr. 82 z dnia 15 maja 1808 r.) w następujący sposób:

„JP Kuparentko Jordaki ma honor donieść P. Publiczności, iż przybył do Wilna do tuteyszey stolicy i okaże w ogrodzie Foxhalowskim doświadczenie pana Chuttu (bo tu nie upatruje żadnej wieży zdatney do spuszczenia się), to jest: z rusztowania 120 stóp wysokości, naypierwey dla zabawy spuści zwierzę, potym drugie, a na reszcie sam się spuści".

Tak więc Kuparenko przez swe „wyczyny" balonowe wszedł do dziejów naszego lotnictwa. Wynalazczość jego szła zresztą nie tylko w kierunku balonów. Oprócz „lotów napowietrznych", które z jednej strony pozwalały mu zaspokoić ognisty temperament, a z drugiej przynosiły mu wielką reklamę, Kuparenko popisywał się jeszcze w Warszawie jako linoskoczek w różnych widowiskach oraz zorganizował teatr lalek. **(kon)**



REKORDOWY MODEL SZYBOWCA KONSTRUKCJI JERZEGO SOKOŁOWA (ZSRR)

Jerzy Sokołow był uczestnikiem drugich międzynarodowych zawodów modeli latających w Poznaniu. Jest jednym z czołowych modelarzy Związku Radzieckiego. Na zawodach startował z modelem szybowca, którego szczegółowy plan zamieszczamy obok. Model ten poza zawodami był demonstrowany jako sterowany na odległość za pomocą fal radiowych (porównaj okładkę SiM-u Nr 40 z bieżącego roku). Urządzenie radiowe umieszczone było w przedniej części kadłuba.

Model szybowca w pierwszej wersji został opracowany specjalnie na I zawody ZSRR i Państw Demokracji Ludowej, które odbyły się w 1949 roku na Węgrzech. Na zawodach tych szybowiec Sokołowa utrzymał się w powietrzu 29 minut do chwili zniknięcia z pola widzenia. Ze względu na doskonałą pod każdym względem konstrukcję i wyczyny tego modelu, podajemy opis jego wykonania polecając jako pracę wzorcową dla naszych modelarzy.

Model został wykonany z sosny i sklejki z niewielkim dodatkiem drewna lipowego. Pokrycie modelu stanowi cienki papier i bibułka papierosowa.

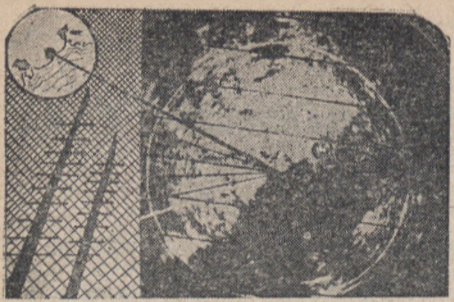
A oto poszczególne części modelu oznaczane kolejno na rysunku: 1. podłużnice kadłuba, 2. wręgi kadłuba, 3. rozpórki kadłuba, 4. dźwigary centropłata, 7. grzybek przedni, 8. wnętrze grzybka, 9. przykrycie otworu grzybka, 11. haczyki startowe, 14. dźwigary centropłata, 15. ścianki dźwigara, 16. skrzynka łącznika skrzydeł, 17 żebra centropłata, 18. wycięcia w żebrach centropłata, 19. otwór dla przedniej krawędzi centropłata, 20. wzmocnienie żebra, 21. przednia krawędź centropłata, 22. tylna krawędź centropłata, 23. przedni dźwigar skrzydeł, 24. tylny dźwigar skrzydeł, 25. żeberka skrzydeł, 26. półżeberka (noski), 27. skrajne żebra centropłata, 28 i 29. sposoby ażurowania żeberek, 30. rozpórki międzydźwigarowe na końcach skrzydeł, 31. rozpórki tylnego dźwigara na końcach skrzydeł, 32. połówki tylnego dźwigara, 33 i 34. łączniki skrzydeł, 35. krawędź przednia skrzydeł, 36. krawędź tylna skrzydeł, 37. łuki skrzydeł, 38. przedni dźwigar statecznika poziomego, 39. tylny dźwigar statecznika poziomego, 40 i 41. otwory w żebrach dla dźwigarów, 42. żebro statecznika poziomego i pionowego, 43. przednia krawędź statecznika poziomego, 44. tylna krawędź statecznika poziomego, 45. łuki statecznika poziomego, 46. rurka, 47. bolec, 48. blaszka z otworami do regulacji kąta nastawienia statecznika poziomego, 49. bolec dla zamocowania statecznika poziomego, 50. ażurowanie żeber stateczników.

Kadłub modelu szybowca składa się z dwudziestu pięciu wręg i ośmiu podłużnic. Podłużnice mają przekrój 3x4 mm. Ten sam przekrój posiadają również rozpórki wzmacniające przednią część kadłuba. Wszystkie wręgi wykonane są z 1 mm sklejki i celem zmniejszenia ciężaru są ażurowane.

Skrzydła są wykonane jako dzielne z tym, że część przykadłubowa (centropłat) jest stała. Połówki dźwigarów przednich mają przekrój 3x4 mm, a żeberka są grubości 1 mm. Łaczniki skrzydeł wklejone między dźwigary mają następujące wymiary: 22x3 mm i długość 230 mm. Dźwigar tylny składa się z dwóch beleczek o przekroju 3x3 mm. Krawędź przednia ma przekrój 4x4 mm, a tylna 8x4 mm. Dzwigary statecznika poziomego mają przekrój 3x3 mm.

CHARAKTERYSTYCZNE DANE MODELU

Rozpiętość skrzydeł 3 000 mm. Powierzchnia skrzydeł 75 dcm^2. Wydłużenie 12. Ciężar całkowity modelu 1 060 g, obciążenie jednostkowe płata 14 g dcm^2. Powierzchnia statecznika poziomego 18 dcm^2. Powierzchnia statecznika poziomego 2,25 dcm^2. Długość modelu 1 530 mm. (p. e.)



RADAR

TADEUSZ MIERZWA

IV.

Jej nadajnik (zespół do wytwarzania impulsów oraz antena nadawcza) wywołuje krótki szereg potężnych fal radiowych; impuls którego czas trwania waha się od ułamka do kilku mikrosekund. Jest on wysłany jednocześnie w dwu kierunkach, rys. 16; w kierunku celu, tzw. impuls sondujący oraz do odbiornika, jako impuls synchronizujący, gdzie powoduje uruchomienie znanego już nam zespołu do wytwarzania skali czasu. Widzimy więc, że skoro tylko impuls sondujący wybiegnie z anteny nadajnika w kierunku celu, to w tym samym momencie, na znak otrzymany od impulsu synchronizującego, punkt świetlny rozpoczyna swą podróż po ekranie. Impuls sondujący może spotkać na swej drodze cel, odbije się od niego i w podobnej postaci, lecz pod nazwą impulsu powrotnego wróci do swej stacji. Przyjmie go tu autora odbiornika, przesyłając natychmiast do superheterodyny, gdzie ogromnie wzmocniony, wykorzystany zostaje do nadawania płytkom B i Bs, odpowiednich potencjałów, które zakłócą poziomy toru poruszającego się po ekranie punktu świetlnego, dając nam możność dokonania odczytu. Jest to podstawowy cykl pracy stacji radarowej. Teraz, skoro impuls powrotny wskazał odległość, możemy wysłać z nadajnika nowy impuls, pamiętajmy bowiem, że cel np. samolot porusza się, my zaś chcemy mieć dokładne dane w każdej chwili, a poza tym czas trwania jednego cyklu jest tak mały, że nie zdążylibyśmy odczytać dokładnej odległości z podziałki ekranu. Ilość takich impulsów wysyłanych w ciągu sekundy może być olbrzymia, zwykle większa od tysiąca. Na skutek tego, oko nasze wrażliwe na bezwładnościowy skutek świetlny, nie rozpoznaje poszczególnych wychyleń, lecz widzi jakoby ciągły obraz toru świetlnego z wyskokiem, który płynnie porusza się w lewo, gdy wykryty samolot zbliża się do nas, lub w prawo, gdy oddala się. Ilość impulsów zależy głównie od tego, na jaki zasięg działania została skonstruowana dana stacja radarowa. Zwróćmy bowiem uwagę, że im dalej cel się znajduje, tym impulsy muszą być rzadziej nadawane, gdyż fale potrzebują więcej czasu na pokonanie drogi. Jeśli np. zasięg radaru wynosi 1 km lub mniej (radary na samolotach), to czas jaki potrzebny jest do wykrycia celu w granicznym położeniu, wynosi 6,61 mikrosekundy. Znaczy to, że co najmniej w takim też czasie punkt świetlny musi przebyć swą drogę w poprzek ekranu, by na końcu toru, wyskokiem zaznaczyć tę odległość. Znaczy to również, że impulsy możemy wysyłać już co 7 mikrosekund, lub więcej, bez obawy o wzajemne zakłócanie się. Inaczej jest, gdy zasięg radaru wynosi np. 150 km. Do wykrycia celu w tej odległości, impuls potrzebuje na pokonanie drogi około 1 000 mikrosekund. Oczywiście, w ciągu tylu mikrosekund musi wędrować po ekranie punkt świetlny, by zadanie swe spełnić, zaś tego rodzaju stacja radarowa, wysyłać może impulsy np. co 1010 mikrosekund.

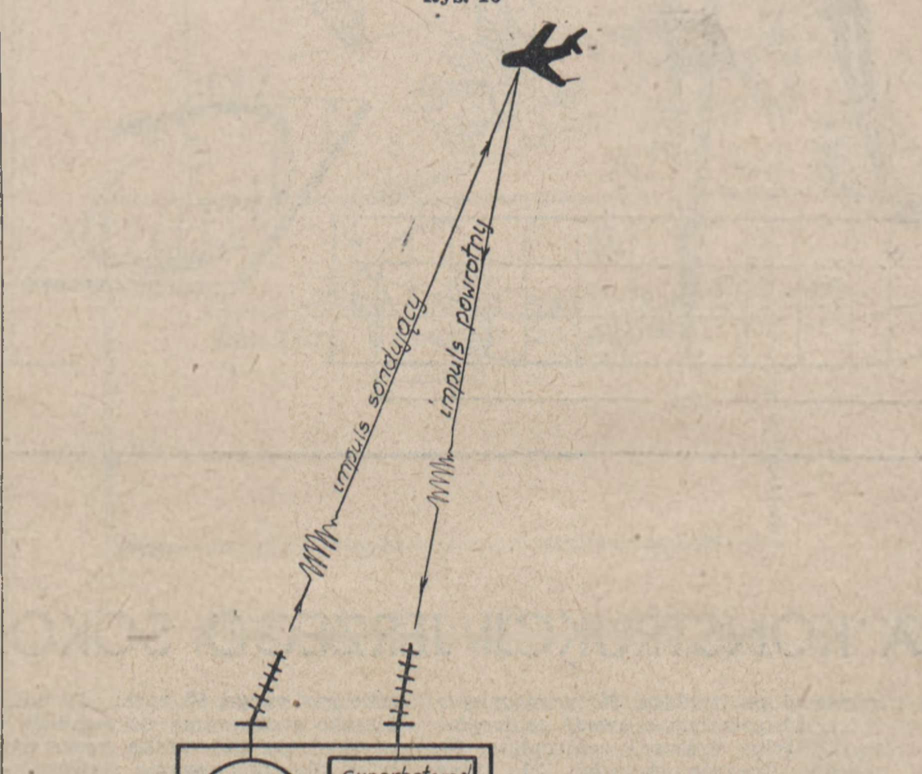
Jeżeli impuls sondujący nie wykryje na swej drodze żadnego celu, to rzecz jasna, na torze świetlnym nie ujrzymy też żadnego wyskoku.

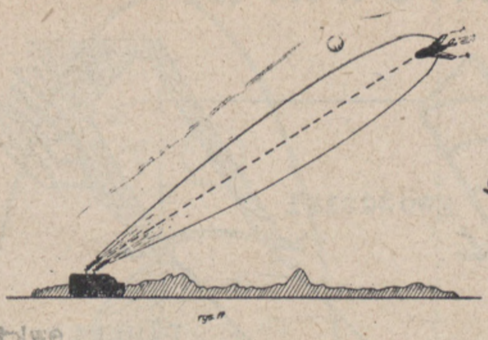
Do obsługi stacji radarowej potrzebny jest odpowiednio wyszkolony personel. Najważniejszą funkcję spełnia operator, który bezpośrednio kieruje pracą całej stacji. Od jego umiejętności i wprawy uzależnione jest szybkie wykrycie celu, a następnie bezbłędne podanie współrzędnych celu. Dobry operator potrafi z kształtów świetlnego wyskoku określić nie tylko typ samolotu, lecz nawet ewolucje, które w danej chwili wykonuje. Nie łatwą też rzeczą jest dokonanie pomiarów, określających położenie wykrytego samolotu (kierunek, odległość, wysokość, czasem podaje się jeszcze kierunek lotu, szybkość itp.).

W czasie pracy, anteny przeszukując horyzont, obracają się z szybkością około 2 obrotów/min. Gdy samolot zostanie wykryty, operator zatrzymuje obrót anten i bada szczegółowo miejsce skąd powraca impuls.

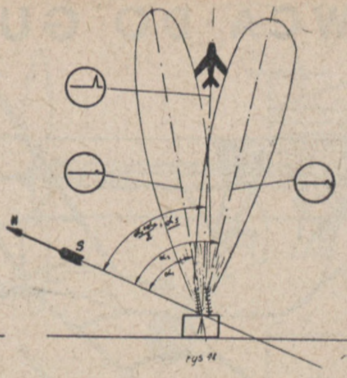
W celu podania kierunku (przy pomocy azymutu), należy tak manipulować anteną, by odbierany impuls posiadał wartość maksymalną, co świadczyć będzie, że antena jest skierowana wprost na cel, rys. 17. Azymut odczytuje się z odpowiednio ustawionej podziałki kątowej, po której porusza się wskazówka połączona z ruchomym mechanizmem anteny. Metoda ta nosi nazwę „maksymalnych impulsów" i pozwala szybko wyznaczyć kierunek, lecz jest niezbyt dokładna, gdyż istnieje trudność w uchwyceniu największego natężenia fal. Bardziej dokładna jest tzw. metoda „zanikania" (zanik impulsów następuje w sposób dość nagły, co daje możność dokładniejszego pomiaru

Rys. 16





Rys. 17

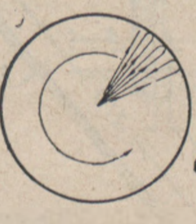


Rys. 18

kąta), rys. 18. Średnia arytmetyczna z dwóch kątów zaniku daje nam szukany azymut. Odległość rzeczywistą od celu odczytuje się wprost z ekranu. Pamiętać należy, że chcąc dowiedzieć się nad jaką miejscowością samolot się znajduje, musimy na mapie odkładać nie odległość rzeczywistą, lecz poziomą, rys. 19. Do określania wysokości celu, operator szukając właściwego kąta wzniesienia, często korzysta ze znanej nam metody zanikania, manipuluje anteną nie w płaszczyźnie poziomej, lecz pionowej, rys. 20. Znając kąt wzniesienia oraz odległość rzeczywistą, można z łatwością (z przygotowanych tablic) określić wysokość wykrytego celu. Istnieją stacje radarowe zaopatrzone w oddzielne wskaźniki wysokości, stosowane są też specjalne dodatkowe urządzenia, jak dwie anteny nadawcze itd.

Radary na samolotach służące do „fotografowania" obiektów na ziemi, stanowią jedynie pewną odmianę, znanych nam urządzeń. Różnica polega na tym, że punkt świetlny porusza się nie w poprzek ekranu, lecz gęstym zygzakiem wiruje po nim rys. 21, co dla oka stwarza efekt świecenia nie całego ekranu. Wirują również anteny, dzięki temu wiązka fal „omiata" ustaloną przez nas wielkość powierzchni ziemi, rys. 22. Ruchy punktu świetlnego są synchronizowane z odpowiednimi położeniami anten. Wykorzystano tu zjawisko różnej intensywności odbijania się fal radiowych. Ziemia np. słabo je odbija (szare miejsca na ekranie), woda wcale (ciemne plamy), natomiast zakłady przemysłowe, miasta, nawet oddzielne zabudowania, zaznaczą się na ekranie w postaci jasnych plam.

Opisane typy urządzeń radarowych i niektóre metody posługiwania się nimi, należą do rzędu najbardziej prostych, a tym samym i najłatwiej zrozumiałych. Pamiętać musimy, że radar był i jest w stadium intensywnych udoskonaleń. Coraz to nowe, doskonalsze jego typy wchodzą w pokojową służbę u człowieka. Jesteśmy w stanie uzależnić całkowicie komunikację lotniczą



Rys. 21

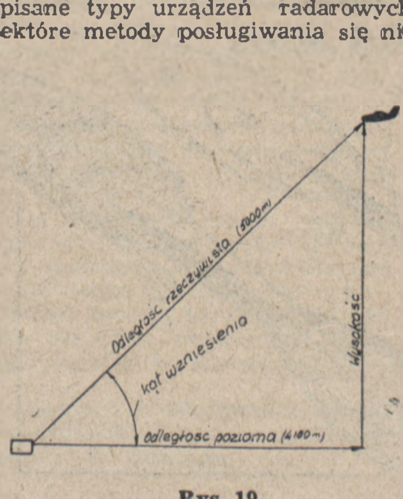


Rys. 22

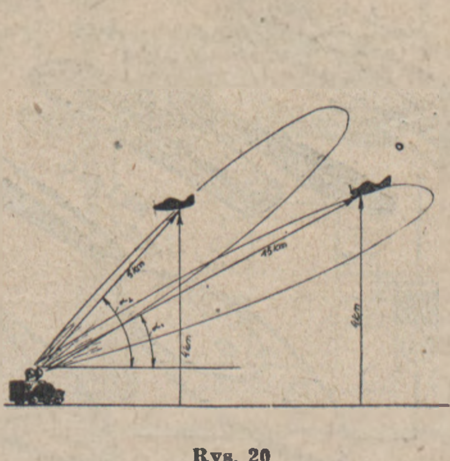
od kaprysów pogody; radar pozwala na bezpieczne ladowanie i startowanie w czasie najgorszych warunków atmosferycznych. Wiele słów uznania możemy usłyszeć od naszych marynarzy i rybaków, którym radar ułatwia pracę, ostrzega przed niebezpieczeństwem. Uczeni radzieccy stosują radar do obserwacji meteorów i badania jenosfery. Przy jego pomocy nawiązano w roku 1946, pierwszy kontakt radiowy z księżycem.

Radar — to nie tylko groźna broń, to nowa zdobycz techniki ułatwiająca człowiekowi pracę. to nowy potężny środek nauki i wiedzy.

KONIEC



Rys. 19



Rys. 20

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

...80 tysięcy widzów przy wietrze 22,5 mil na godzinę, oglądało pierwsze zawody modeli latających, zorganizowane dla lotników wojskowych w Texas!!...

...A oto wyniki w kategorii modeli szybowców z 20-ych narodowych zawodów modeli latających, odbytych w Dallas (Texas) w dniach 24—28 July...

...I miejsce: 12 min 0,3 sek. Najlepszy czas na zawodach 13 min 42 sek. w grupie wyczynowców — zawodowców...

...Wśród modeli redukcyjno-latających wyróżniał się Focke-Wulf „Stösser" precyzyjnie wykonany przez Billa Kreck'a...

Powyżej, podałem króciutkie fragmenty z bieżącej prasy małego lotnictwa USA. Długo szperałem, aby znaleźć jakiekolwiek wyniki, które można by porównywać z wynikami uzyskanymi na naszych Ogólnokrajowych. Niestety, poza stwierdzeniami, że był silny wiatr i 80.000 widzów — nie znalazłem nic ciekawego. Że był wiatr i tylu widzów to wierzę, również wierzę, że na amerykańskich ogólnokrajowych nie było specjalnie godnych uwagi wyników. To, że stary zawodowiec Dick Evert uzyskał swoim szybowcem ponad 13 min. — nie jest również rewelacją. U nas uczniowie mieli lepsze wyniki.

Nie powinno również nikogo zdziwić, że w prasie USA coraz więcej znajduje się fotografii maszyn niemieckich, że młodzież zostaje zachęcana do budowy modeli hitlerowskich samolotów... Przecież właśnie o to chodzi, aby popularyzować hitlerowców, aby wpoić młodzieży, że remilitaryzacja Niemiec jest konieczna, że „Luftwaffe", to było najlepsze lotnictwo i że może się ono przydać w przyszłej wojnie...

Tradycje uczą. Myślę, że specjalna kategoria modeli sterowanych na odległość, które miotają bomby na oznaczony cel (po raz pierwszy wprowadzona w roku bieżącym na 20-ch narodowych zawodach w Dallas pod nazwą „Navy Bomb Dropping" — Radio Control), nie została utworzona przypadkowo. Wykorzystano cenne tradycje hitlerowskiego lotnictwa, których skutki widzimy w Korei. Jeżeli dziś jako młody modelarz potrafisz celnie zrzucać bomby z modelu, to jutro obojętnym będzie, na co zrzucisz: na dom mieszkalny, szpital, szkołę, czy żłobek....

Brzydka zabawa odbywała się w Dallas!

OBSERWATOR

OD SZYBOWCA DO GUMÓWKI (3)

Statecznik pionowy jest wykonany podobnie jak poziomy; ma kształt trójkąta i listewki wklejane są na zakładkę. Na rysunku 7 pokazano wszystkie detale i sposoby ich łączenia. Zakończeniem statecznika jest kartonowy ster kierunkowy (17) przyklejony do tylnej krawędzi. Przy pomocy tego steru będziemy mogli w pewnym stopniu korygować kierunek lotu modelu.

Stateczniki: poziomy i pionowy oklejamy cienką bibułką, lub papierem.

Po wykonaniu wszystkich elementów można obecnie rozpocząć oklejanie modelu. Składanie zaczynamy od przytwierdzenia płozy do beleczki kadłubowej, co uskuteczniamy przy pomocy dwóch skuwek znajdujących się na płozie.

Następnie przytwierdzamy stateczniki. wsuwając najpierw statecznik poziomy na beleczkę, a następnie ustawiamy prostopadle statecznik pionowy osadzając przedni haczyk w drucianej pętelce, a drut tylny w otworze wykonanym w stateczniku poziomym. Drut ten należy przetknąć przez otwór w tylnej krawędzi statecznika poziomego i wcisnąć w beleczkę kadłubową.

Po przytwierdzeniu płozy i stateczników opieramy beleczkę kadłubową na palcu i przez przesuwanie palca wzdłuż beleczki znajdujemy jej środek ciężkości. Jak widać z rysunku 1, środek ciężkości winien znajdować się w odległości 400 mm licząc od krawędzi natarcia skrzydeł. A więc od oznaczonego na beleczce środka ciężkości odmierzamy podaną odległość i przy pomocy kilku pasem nici gumowych mocujemy skrzydło umieszczone na suwaku do beleczki kadłubowej. Właściwie model nasz jest obecnie gotowy do lotu, ale ostrożność nakazuje powtórnie sprawdzić czy wszystkie detale są należycie wykonane. A więc: sprawdzamy ustawienie skrzydeł, stateczników, sprawdzamy wznios skrzydeł, no i w końcu wyważamy model.*

Z przygotowanym odpowiednio modelem możemy wyruszyć już śmiało na start.

2. Szkolny model gumówki

Szkolny model gumówki jest dalszym rozwinięciem opisywanego szybowca. Z nowych części dochodzą tylko: śmigło, podwozie i silnik gumowy. Jak więc widać przy modelu tym będzie niewiele pracy, za to musi ona być jeszcze bardziej dokładna.

Średni czas budowy wymienionych części nie powinien pochłaniać więcej jak 12 godzin pracy.

A oto spis materiałów potrzebnych do naszej gumówki:

1) 7,5 metra nici gumowych o przekroju 2×2 mm lub 1×4 mm.

2) 3 pocztówki lub odpowiedniej wielkości kawałki sztywnego kartonu.

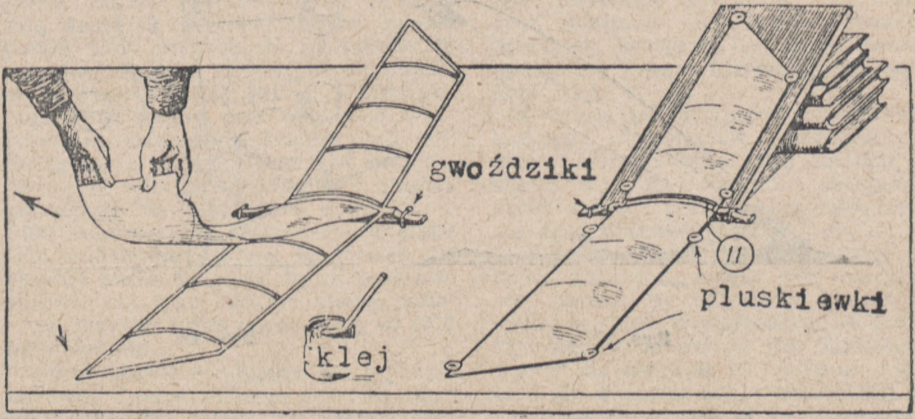
3) Kawałek drewna lipowego o wymiarach 320×40×30 mm.

4) Kawałek beleczki sosnowej 100×10×10 mm.

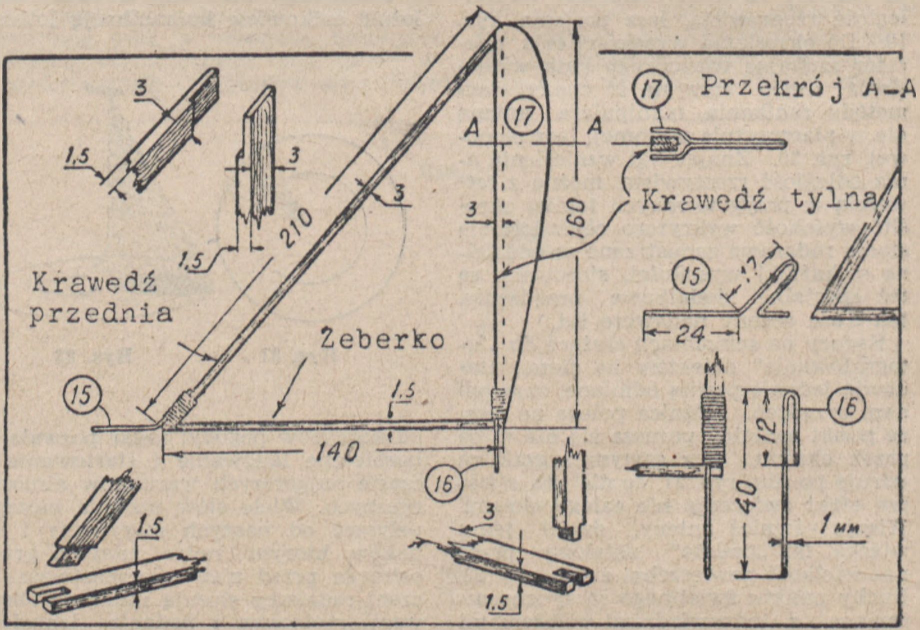
5) Kawałek blaszki 60×50 mm.

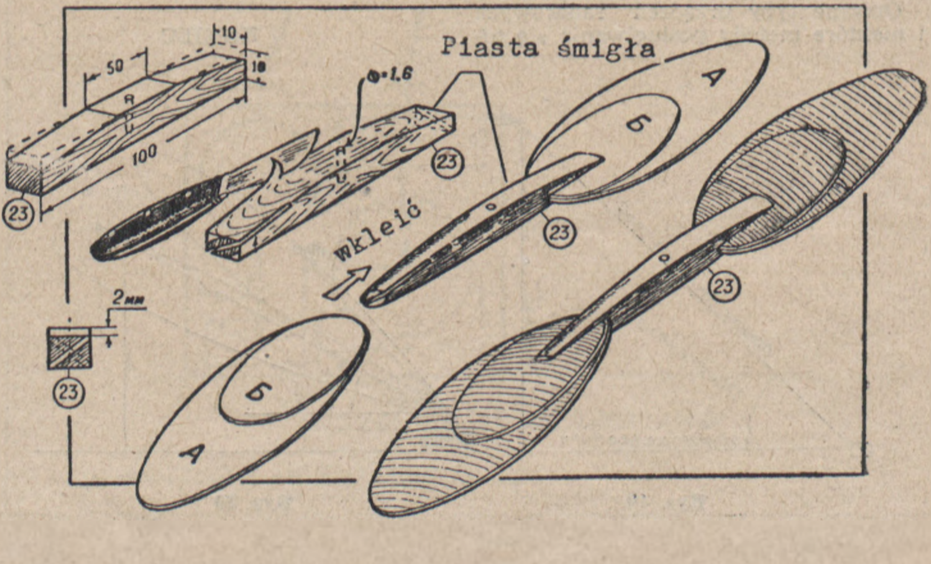
6) Drut stalowy średnicy 1 mm i długości 400 mm.

7) Bambus o długości 260 mm.

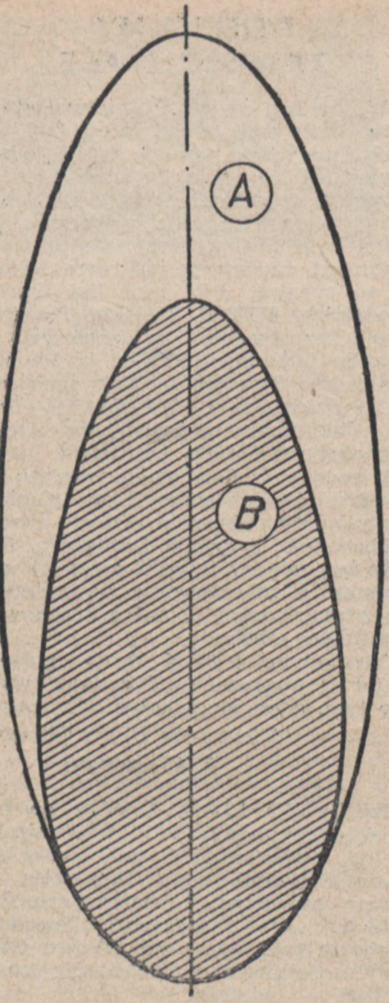


Sposób oklejania i zamocowania skrzydeł podczas suszenia.

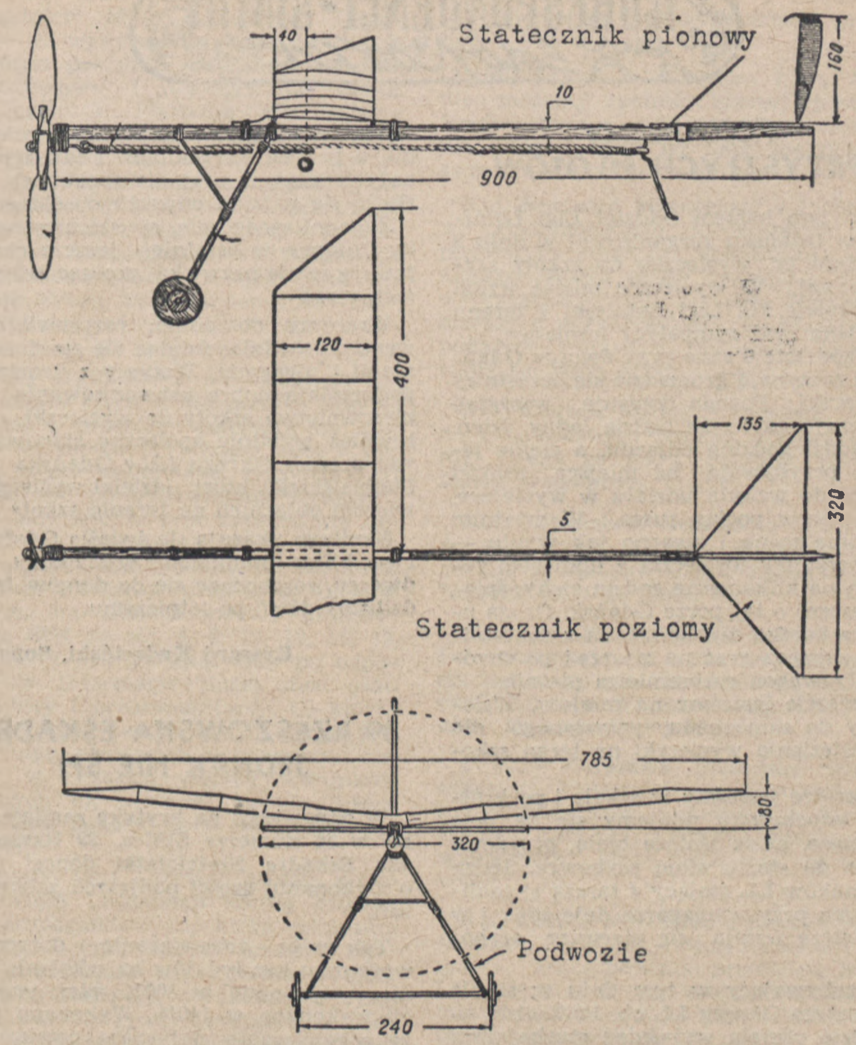




U góry: budowa statecznika pionowego. 15 — przedni bolec, 16 — tylni bolec, 17 — ster kierunkowy (karton). Poniżej — sposób wykonania śmigła, 23 — piasta śmigła, A i B — łopatki.



Łopatka śmigła (wielkość naturalna)



Sposób wykonania obsady śmigła i haczyków. 19 — nici, 20 — klocek obsady, 21 — wycięcia w klocku, 22 — metalowa obsada, 24 — haczyk, 25 — zamocowanie śmigła na ośce. 26 — pętelka z drutu.

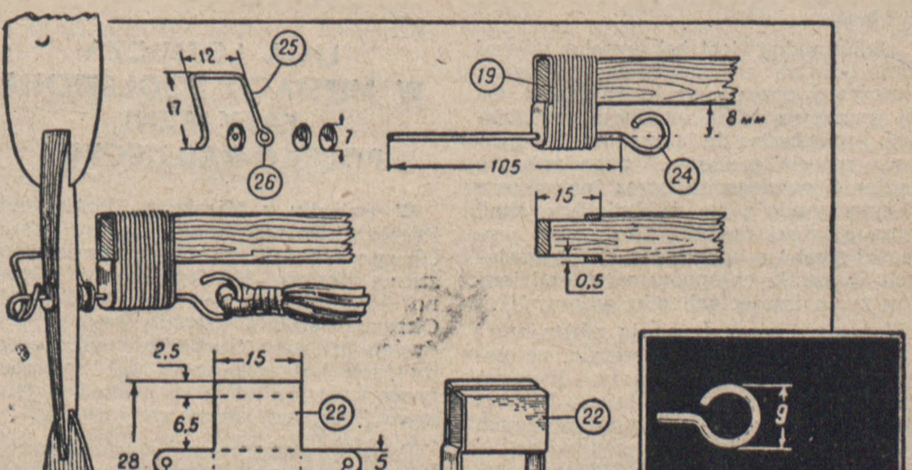
Na rysunku 10 pokazano ogólny widok modelu w trzech zasadniczych rzutach, a na rysunku 11 szczegóły wykonania obsady śmigła haczyka i zamocowania śmigła do haczyka. Rysunek ten jest o tyle przejrzysty, że nie wymaga dodatkowych objaśnień. Również zamieszczone na nim wymiary orientują o poszczególnych elementach.

Jak wykonać śmigło, podano na rysunkach 12 i 13. Na rysunku 12 widzimy obrysy łopatki składającej się z dwóch części A i B. Sklejając dwa kartony (np. ze zużytej pocztówki) otrzymamy dość sztywną łopatkę śmigła. Oczywiście musimy wykonać w ten sposób dwie łopatki. Śmigło składa się z piasty drewnianej i osadzonych w niej kartonowych łopatek. Sposób wykonania całości obrazuje rysunek 13. Podczas budowy śmigła należy zwrócić uwagę, aby kąty nastawienia obu łopatek były jednakowe oraz otwór na ośkę śmigła ustawiony był prostopadle do ośki.

Podczas wyważania śmigła, nadwyżkę materiału na łopatkach zbieramy miałkim szklakiem lub pilnikiem. Kto dysponuje cienką (0,5 mm) sklejką, może wykonać łopatki śmigła z jednego kawałka nie dając wzmocnień, jak w wypadku łopatek kartonowych.

*** O regulacji i oblatywaniu modeli patrz podręcznik „Oblatywanie Modeli Latających" P. Elszteina.**

(c. d. n.)



KORESPONDENCI SIMU DONOSZĄ

POZNAJEMY PRZYSZŁYCH PILOTÓW

Pod tym hasłem Oddział Ligi Lotniczej w Gdańsku zorganizował w dniu 9 września br. wycieczkę do szkoły szybowcowej. W wycieczce udział wzięli członkowie kół Ligi Lotniczej z terenu Gdańska oraz sympatycy lotnictwa.

O godzinie 6 rano przy dworcu Gdańskim zaczynają gromadzić się uczestnicy wycieczki. Pogoda dopisuje, wszystko wskazuje na to, że będzie ładny dzień. Dochodzi godzina odjazdu, a ciągle jeszcze przybywają na miejsce zbiórki chętni do wzięcia udziału w wycieczce.

Nareszcie pociąg rusza. W ostatnim wagonie rojno i gwarno jak w ulu — to uczestnicy wycieczki z humorem żegnają na kilkanaście godzin cichy, śpiący jeszcze o tej porze Gdańsk. Droga upływa bardzo szybko. Jeden z uczestników zaczyna grać na gitarze i po chwili cały wagon rozbrzmiewa pieśnią.

Wreszcie jesteśmy na miejscu. Wsiadamy do samochodu przysłanego dla przewiezienia wycieczki na teren szkoły.

Wkrótce jesteśmy w szkole i po krótkim odpoczynku udajemy się na pole startowe, gdzie lśniące bielą, przygotowane do startu stoją szybowce. Jeden z junaków LL stojący z tarczą sygnalizacyjną przy wyciągarce daje znak i w powietrze wzbija się pierwszy szybowiec.

Przebywający w tym dniu w szkole wiceprezes Okręgu LL ob. Podbielski osobiście udziela wyjaśnień słuchającym z dużym zainteresowaniem uczestnikom wycieczki.

Za parę minut drugi szybowiec idzie w powietrze. Wkrótce ląduje. Startuje teraz „Salamandra", pilotowana przez instruktora Szulca. Wznosi się za linką wyciągarki na wysokość około 250 metrów, po czym linka zwolniona z zaczepu opada na ziemię, a szybowiec wchodzi w komin termiczny i krążąc nabiera wysokości.

„Salamandra" jest już wysoko, gdy od ziemi odrywa się następny szybowiec, pilotowany przez instruktora Pisałę. Obaj wykonują kilka ewolucji powietrznych i podchodzą do lądowania. Pamiątkowe zdjęcie grupowe, pogadanka o szkoleniu wygłoszona przez instruktora i wszyscy udają się do świetlicy, skąd płyną dźwięki muzyki. Uczestnicy wycieczki słuchają opowiadań przebywających w szkole chłopców o ich codziennym życiu i zajęciach szkoleniowych...

Wszyscy junacy tryskają zdrowiem i jak widać palą się do latania, co potwierdza komendant szkoły. Skoczna muzyka sama porywa do tańca. Już wirują chłopcy w stalowych mundurkach z dziewczętami oraz wycieczkowicze. — Koleżanki Dołoszycka i Wiśniewska, kandydatki do szkoły szybowcowej z zapartym oddechem słuchają opowiadań o lataniu i z zazdrością patrzą na chłopców, którzy już mogą latać, podczas gdy one dopiero w przyszłym roku będą mogły zgłębić tajniki pilotażu.

W rozmowach, w tańcu, w prawdziwie koleżeńskiej atmosferze nawiązuje się nić łączności pomiędzy wycieczkowiczami, a przyszłymi pilotami i tak szybko upływa czas, iż nikt nie spostrzega, że zbliża się godzina powrotu do Gdańska.

Żegnani serdecznie, opuszczamy szkołę. Chłopcy w ostatniej jeszcze chwili podają swoje nazwiska, prosząc żeby do nich pisać.

Wracamy do domu, rozprawiając o wrażeniach dnia, dzieląc się spostrzeżeniami i uwagami. Wszyscy z uznaniem podkreślają dobre ustosunkowanie się kierownictwa szkoły do wycieczki, jak również wybitnie społeczne stanowisko wiceprezesa Okręgu LL z Gdańska ob. Podbielskiego, który udzielał wycieczkowiczom objaśnień na terenie szkoły.

Niedługo ukazują się światła Gdańska i po kilku minutach wysiadamy na dworcu, rozchodząc się do domów. Spędziliśmy dzień po lotniczemu.

Ryszard Kwieciński, Sopot.

39 RZESZOWSKA ESKADRA JEDNAK NIE ŚPI

W odpowiedzi na krytykę zamieszczoną w 36 numerze SiM-u, 39 Rzeszowska Eskadra Sześciolatki donosi nam o wykonaniu części podjętych zobowiązań.

Tak więc zobowiązanie, dotyczące werbunku kandydatów na szkolenie lotnicze wykonano w 300%, plan prelekcji wykonano w 140%. Wykonano także zobowiązanie, dotyczące nawiązania kontaktu ze Spółdzielnią Produkcyjną, przy której założono Koło Ligi Lotniczej.

Nie wykonano jednak planu szkolenia tłumacząc to brakiem instruktora. Co na to Wydział Wyszkolenia Zarządu Okręgu Rzeszowskiego LL?

J. Rzeszutek

LIGA LOTNICZA W MIESIĄCU POGŁĘBIENIA PRZYJAŹNI POLSKO-RADZIECKIEJ

W związku z Miesiącem Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej na terenie Okręgu Gdańskiego LL zorganizowano szereg imprez. Między innymi założono koła T.P.P.R. na terenie Zarządu Okręgu, Ośrodka Treningowego oraz w dwóch Szkołach Szybowcowych. Zarządy tych kół rozpoczęły już normalną pracę i wezmą udział w obchodzie Miesiąca Przyjaźni jeszcze w tym roku.

Ponadto zaplanowano zorganizowanie kilku odczytów na temat przyjaźni Polsko-Radzieckiej, lotnictwa radzieckiego oraz pomocy ZSRR w odbudowie lotnictwa polskiego. Każde ogniwo organizacyjne LL wyda okolicznościową gazetkę ścienną.

Tadeusz Lebioda
Sopot

DZIĘKUJEMY ZA WSPÓŁPRACĘ

Wprawdzie Święto Lotnictwa odbyło się w czasie dość odległym od daty wydania niniejszego numeru, warto jednak dowiedzieć się w jaki sposób niektóre instytucje współpracowały z Ligą Lotniczą w organizacji jego obchodu.

Redakcja SiM-u otrzymała ciekawy dokument rzucający jaskrawe światło na tę sprawę. Jest nim list Okręgu Gdańskiego PTT-K (Polskie Towarzystwo Turystyczno-Krajoznawcze) do Zarządu Głównego PTT-K w Warszawie z dnia 31 sierpnia 1951 oznaczony liczbą dziennika 1 PWP/2018 51; Treść tego dokumentu podajemy w całości

Dot. obchodu Święta Lotnictwa

W związku z poleceniem naszych ogniw przełożonych podległe nam Oddziały otrzymały polecenie wzięcia udziału w obchodzie Tygodnia Lotnictwa. Niestety był między innymi wypadek niemożności skontaktowania się w terenie ani z placówką LL, ani z terenowym Komitetem Obchodu.

Członkowie PTT-K brali masowy udział w imprezach „Tygodnia" wszędzie tam, gdzie się takowe odbywały.

Kierownik Biura Okręgu
J. Cieszewski

Czyżby ZO LL — Gdańsk na czas trwania „Tygodnia Lotnictwa" wyniósł się do innego miasta, uniemożliwiając „skontaktowanie się"? Wzruszeni jesteśmy masowym udziałem członków PTT-K „w imprezach „Tygodnia" wszędzie tam gdzie się takowe odbywały". Serdecznie dziękujemy za to PTT-K — Gdańsk.

UCIECZKA MODELU

Zbudowany przez kol. Sarankiewicza z Kalisza model szybowca wzniósł się po wyholowaniu na wysokość około 1 200 m i krążąc 40 minut zniknął w chmurach . Kol. Sarankiewicz jest wyjątkowym „pechowcem". Wszystkie zbudowane przez niego modele zaraz po pierwszym starcie nikną w „sinej dali" Pechowy modelarz prosi za pośrednictwem SiM-u o pomoc w odnalezieniu szybowca. Znalazcy proszeni są o dostarczenie modelu do Zarządu Oddziału LL Kalisz — Rogatka.

B. Hoffman.

DLACZEGO?

...powstałe w ubiegłym roku koło LL przy Gimnazjum i Liceum Przemysłu Chemicznego w Mościcach nie przejawia żadnej działalności? Rok zastoju — to chyba „trochę" za dużo? Czas zabrać się do pracy, koledzy chemicy!

M. Burda

...dyrekcja 11-letniej Szkoły Ogólnokształcącej w Bełchatowie uniemożliwia rozwój modelarstwa przy tej szkole. blokując lokal modelarni szafami bibliotecznymi? Modelarze tej szkoły zajęli na Zawodach Okręgowych w Piotrkowie pierwsze miejsce, zdobywając maksymalną ilość punktów. Stanowisko dyrekcji uniemożliwia normalną pracę modelarzy. Ucieszylibyśmy się bardzo gdyby szafy zniknęły ze szkolnej modelarni.

(W)



Zima jest okresem przygotowawczym dla tych, którzy dopiero w roku przyszłym mają zamiar przystąpić do szkolenia w pilotażu. Organizowane przez koła Ligi Lotniczej KWWL-e (Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych) uzbroją przyszłych pilotów w niezbędne, podstawowe wiadomości, które uzupełniane nadal drogą samokształcenia staną się fundamentem ich wyszkolenia. Jak wielką rolę w samokształceniu odgrywa systematyczne korzystanie z czasopism lotniczych — o tym chyba nie trzeba przekonywać. Prasą lotniczą powinien się interesować każdy kto myśli poważnie o lotnictwie.

Nie wszyscy jednak doceniają rolę książek o treści lotniczej. Podzielić je można na trzy rodzaje: beletrystyczne (powieści, opowiadania) popularno-naukowe i naukowe. Nas najbardziej interesują pierwsze dwa rodzaje. Spełniają one niezwykle ważną rolę zapoznania czytelnika z pracą ludzi lotnictwa i jego historią oraz z podstawowymi wiadomościami z dziedziny budowy samolotów, teorii lotu itp. Pamiętać o tym powinni wszyscy ci, którzy pragną przystąpić do szkolenia lotniczego. **Niech zapamiętają, że znajomość zagadnień związanych z lotnictwem jest jednym z warunków dopuszczenia do szkolenia.**

Poza pomocą w podniesieniu poziomu lotniczych wiadomości, książka ma szereg innych poważnych zalet. Dobra powieść przyczynia się do kształtowania oblicza ideologicznego czytelnika i daje mu godziwą rozrywkę w czasie wypoczynku.

Dziwicie się zapewne, czemu tak wiele uwagi poświęciliśmy czytelnictwu książek i czasopism. Czynimy to ponieważ częstokroć listy są jaskrawym dowodem tego, jak mało nasza młodzież wie o lotnictwie. Czynimy to z tym przekonaniem, że właśnie jak najszersze rozpowszechnienie czytelnictwa jest drogą do podniesienia poziomu wiadomości lotniczych wśród młodzieży.

Powstaje pytanie — jakie książki należy przeczytać w pierwszym rzędzie? Tu znowu musimy powrócić do naszego podziału — na beletrystyczne i popularno-naukowe. I jedne i drugie są pożyteczne i spełniają inne zadania. O ile pierwsze dają czytelnikowi szereg ogólnych wiadomości o lotnictwie i jego ludziach, o tyle drugie są realną pomocą w szkoleniu, a niekiedy ich treść stanowi część jego programu.

Podamy przykładowo kilka tytułów. Wśród powieści warto wymienić: „W służbie Ojczyzny" J. Kożeduba, „Niebo i ziemia" Sajanowa, „Nawigator Katia Rumiancewa" K. Łarionowej. „Na młodych skrzydłach" J. Przymanowskiego, „Ekipa Pokoju" B. Arcta, „Na zwycięskim szlaku" J. Koniecznego, z popularno-naukowych: „Chcemy latać" Ignatiewa, „Silniki przyszłości" Minca, „Rakieta" Lapunowa. Z wydawnictw specjalnych na wyższym poziomie, polecamy „Modele Szybkościowe" i „Oblatywanie modeli latających" P. Elszteina, Meteorologie Lotniczą" W. Parczewskiego i „ABC szybownictwa" W. Woyny.

Wiele z wymienionych książek spotkać można w bibliotekach szkolnych, świetlicowych i innych. Można je także nabyć bezpośrednio we wszystkich księgarniach „Domu Książki" lub zamówić drogą korespondencyjną. (Adresy księgarni wysyłkowych podawaliśmy w 26 numerze SiM-u z br.).

Wielu czytelników nie orientuje się w dalszym ciągu w warunkach przyjęcia oraz w przebiegu szkolenia lotniczego. I tu znowu przychodzi nam z pomocą słowo drukowane. Wystarczy tylko sięgnąć po odpowiednie wydawnictwo, aby być w tym przedmiocie dokładnie poinformowanym. O szkoleniu i o naborze kandydatów na szkolenie lotnicze pisaliśmy niejednokrotnie w SiM-ie, na łamach naszej „Poczty" (patrz SiM nr. nr. 4, 5, 12, 13, 16, 19, 28, i 30 z br.). Sięgnąć tam po odpowiednie informacje mogą nasi stali czytelnicy i prenumeratorzy. Ci którzy od niedawna zaczęli czytać nasze pismo mogą zamawiać wymienione numery w redakcji według warunków podanych na ostatniej stronie SiM-u względnie znaleźć je w bibliotece czy czytelni.

Ponadto Liga Lotnicza wydała z okazji Święta Lotniczego szereg broszurek propagandowych, które polecamy wszystkim tym, którzy pragną znaleźć interesujące ich informacje obok pięknych ilustracji obrazujących życie lotnictwa. Oto tytuły broszurek — „Zostań skoczkiem spadochronowym" — cena 0,60 zł, „Zostań pilotem szybowcowym" — cena 0,60 zł, „Zostań pilotem silnikowym" — cena 0,60 zł oraz „Uczmy się latać" — cena 1.20 zł. Broszurki te można nabyć w księgarniach „Domu Książki" i kioskach „Ruchu".

Dokładnych informacji w sprawie szkolenia udzielają Zarządy Okręgów Ligi Lotniczej, których adresy znaleźć można w wymienionych broszurkach oraz w 30 numerze SiM-u z bieżącego roku (patrz PL.).

Apelujemy jeszcze raz do wszystkich entuzjastów lotnictwa — czytajcie książki i czasopisma lotnicze! Da to Wam możność zapoznania się z jego najżywotniejszymi zagadnieniami.

Apel ten odnosi się w pierwszym rzędzie do tych Kolegów, którzy stale nadsyłają do nas listy z zapytaniami w sprawie szkolenia. Są nimi kol. kol. **Adam Zaręba** z Radomia, **Roman Kamień** z Łazów, **Jerzy Gołębicki** ze wsi Jucha, **Stefan Braksator** z Sosnowca, **Włodzimierz Gręda** z Tomaszowa Mazowieckiego, **Bernard Nowicki i Zdzisław Biernat** z Fordonu, **Bogusław Huzarski** z Wyszowic, **Jerzy Tokarski**, z Tomaszowa Mazowieckiego, **Jan Falaciński i J. Boguszewski** z Pruszkowa i **Lucyna Piechowiak** z Grudziądza.

Kol. **Józefowi Bednarczykowi** z Bielska radzimy przejść najpierw szkolenie lotnicze w LL, a dopiero potem starać się o przyjęcie do OSL. Informacji w tej sprawie udzieli właściwa Wojskowa Komenda Rejonowa.

Kol. **Halinie Zarzeckiej** z Krakowa dziękujemy za spełnienie naszej prośby.

„Lublinianka" — Przykro nam, lecz nie możemy spełnić Waszej prośby. Przypominamy — że stosujemy zasadę nie odpowiadania na listy nie podpisane imieniem i nazwiskiem.

Kol. **Romuald Marczyński** z Piotrkowa Trybunalskiego. Modelarstwo jest pierwszym stopniem wyszkolenia lotniczego. Wasza praca przyniesie Wam w przyszłości wiele korzyści. Napiszcie szerzej o nieporządkach w modelarni podając konkretne przykłady. Postaramy się Wam dopomóc.

Kol. **Ludwik Misiek** z Ostrowa. Jedną z nadesłanych notatek wykorzystamy. Druga za stara. Prosimy Was o dalszą współpracę.

Kol. **Stanisław Sędziak** z Czańca Adres Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL w Krakowie jest następujący: Kraków ul. 1-go Maja Nr 6.

Kol. **LESZEK WROTEK z Warszawy.** Po informacje w sprawie szkolenia spadochronowego zwróćcie się do Zarządu Okręgu Warszawskiego LL przy ulicy Nowogrodzkiej 49.

P. Z. — Warszawa (nazwisko znane redakcji). Materiał przez Was nadesłany otrzymaliśmy wcześniej z innego źródła i z tej przyczyny nie możemy go wykorzystać. Może napiszecie coś własnego?

Kol. **JÓZEF MACHNO z Bielska Podlaskiego.** Pytajcie, jakie są formy propagandy, którą powinno prowadzić Koło LL? Form tych jest wiele. Propagandę lotnictwa winno Koło prowadzić wewnątrz i nazewnątrz, to znaczy wśród młodzieży zorganizowanej w Kole i niezorganizowanej. Jedną z form jest prowadzenie Kursów Wstępnych o Lotnictwie, wygłaszanie pogadanek na tematy lotnicze, urządzanie „lotniczych wieczorków pieśni i humoru", redagowanie gazetek ściennych, propagowanie prenumeraty pism lotniczych, zakładanie kącików lotniczych w świetlicach, pokazy modelarskie, wystawy itp. itp. Trudno w ramach poczty wymienić wszystkie środki propagandy. Po instrukcje radzimy zwrócić się do Zarządu Okręgu LL.

Kol. **ZBIGNIEW SZKLANOWSKI z Ostrowia.** Wątpimy czy uda Wam się przenieść do Technikum do Warszawy. Musielibyście zdawać dodatkowe egzaminy z przedmiotów specjalnych. Radzimy skomunikować się bezpośrednio z Technikum drogą listowną. Podajemy adres: Państwowe Technikum-Lotnicze — Warszawa, ul. Hoża Nr 88.

(Ray.)

UWAGA CZYTELNICY „SKRZYDLATEJ POLSKI"!

Redakcja „Skrzydlatej Polski" zawiadamia, że numer 9 (wrześniowy) ukazał się w druku z opóźnieniem — z powodu przyczyn technicznych.

PRZEZ LOTNICZE OKULARY

UWAGA CZYTELNICY!

W najnowszym, październikowym numerze „Skrzydlatej Polski" znajdziecie między innymi następujące ciekawe pozycje:

„Samoloty jutra"
„Niektóre odmiany chmur"
„Radziecki szybowiec wyczynowy konstrukcji A. Piecucha"
„Polskie konstrukcje lotnicze"
„Piloci LL walczą ze stonką"
„DOSAAF"
„Zwycięskie skrzydła — na naszych ekranach"
„W przededniu ataku na falę"

Numer bogato ilustrowany.

KOMPROMITUJĄCA MAPA

W okolicy koreańskiego miasta Sunezun artyleria przeciwlotnicza ochotników chińskich zestrzeliła amerykański samolot myśliwski P-51. Pilot, porucznik Orval Tandy wyskoczył ze spadochronem i dostał się do niewoli.

U lotnika znaleziono mapę terytorium Chin Ludowych, specjalnie sporządzoną dla lotnictwa amerykańskiego. Na jednej stronie mapy widoczny był Mukden i jego okolice, na drugiej zaś — prowincja Jehol i sąsiadujące z nią okręgi.

Czego dowodem jest znalezienie tego rodzaju mapy u lotnika amerykańskiego na Korei? Mapa ta dowodzi, że ciągłe wypadki gwałcenia przez lotnictwo amerykańskie obszaru powietrznego Chin nie są bynajmniej następstwem „omyłek" czy też skutkiem „zbłądzenia" lotnika, jak to usiłuje tłumaczyć prasa amerykańska. Jest to niezbity dowód, że amerykańskie lotnictwo poza dokonanymi już świadomie atakami na terytorium Chin, zamierzało obecnie bombardować również okolice Mukdenu i Czengteh w prowincji Jehol.

Tak wygląda agresywne oblicze amerykańskich zbrodniarzy powietrznych.

270 ZESTRZELEŃ W CIĄGU MIESIĄCA

Jak wynika z jednego z komunikatów naczelnego dowództwa Koreańskiej Armii Ludowej, straty lotnictwa amerykańskiego na terenie Korei w okresie od 25 sierpnia do 25 września br. wynoszą 270 samolotów różnych typów, zestrzelonych w czasie walk powietrznych, bądź ogniem artylerii przeciwlotniczej armii ludowej i niszczycieli samolotów.

Walczące o wolność swej ojczyzny siły zbrojne Ludowej Korei zadają ciężkie ciosy amerykańskim napastnikom. Nad płonącą Koreą znajdują haniebną śmierć setki amerykańskich lotników, którzy za dolary poważyli się mordować koreańską ludność cywilną i niszczyć dorobek gospodarczy tego pracowitego narodu.

ŚWIADECTWO AMERYKAŃSKIEJ „KULTURY"

„Nadludzie" amerykańscy bardzo dumni są ze swej kultury. Reprezentując ową „kulturę" w napadniętej przez nich zdradziecko Korei, dokonywują barbarzyńskich nalotów bombowych na koreańskie zabytki kulturalne.

Najeźdźcy amerykańscy zniszczyli około 80 procent wszystkich historycznych zabytków Korei. W bezlitosny sposób zbombardowali starożytne świątynie w Phenjanie, Górach Diamentowych, starożytne budowle w Kaesongu i Seulu. Amerykańskie samoloty burzą bombami i niszczą ogniem broni pokładowej wszystko, co przedstawia wartość kulturalną narodu koreańskiego.

Działacze kultury i sztuki Ludowej Korei z ogromnym poświęceniem i ofiarnością chronią zabytki kulturalne Korei przed amerykańskimi barbarzyńcami. Opracowano już plany zabezpieczenia pozostałych zabytków przed nalotami amerykańskich zbrodniarzy powietrznych oraz plany restauracji zniszczonych świątyń, starożytnych budowli itp.

THE SON-HI BOHATERSKA LOTNICZKA

W szeregach Koreańskiej Armii Ludowej znajduje się wiele kobiet-sanitariuszek, lekarzy, kobiet walczących we wszystkich rodzajach broni Armii Ludowej.

Niedawno przeszła chrzest bojowy pierwsza koreańska kobieta-lotnik The Son-hi. W eskadrze bombowców nocnych Koreańskiej Armii Ludowej bombardowała ona ugrupowania amerykańskich wojsk interwencyjnych i lisynmanowskich na jednym z odcinków frontu na wybrzeżu zachodnim oraz wojskowe składy wroga. The Son-hi ma 24 lata i jest córką chłopa koreańskiego.



NASZA OKŁADKA

Członkowie Centralnego Aeroklubu ZSRR poznają konstrukcję samolotu w sali wykładowej klubu, bogato wyposażonej w pomoce naukowe.

Zdjęcie radzieckie



Dwutygodnik „Letectvi" jest organem Związku Ludowego Lotnictwa Czechosłowacji

W cyklu artykułów o lotnictwie czechosłowackim z lat 1919-1939 znajdujemy ciekawe opisy konstrukcji wytwórni „Letov".

O zagadnieniach balistyki (nauki o poruszaniu się pocisków) z punktu widzenia aerodynamiki pisze inż. Nemec.

W części naukowej numeru zamieszczono artykuł inż. Hanaka pod tytułem „Teoria torsyjnych skrzynek". W artykule omawiane są zagadnienia wytrzymałościowe dźwigarów skrzynkowych. W dziale „Lotnicze sprawy" znajdujemy drobne wiadomości lotnicze z całego świata.



Ostatni 41 numer popularnego tygodnika czechosłowackiego „Mlady Technik" przynosi szereg ciekawych artykułów technicznych.

W cyklu artykułów o osobliwych konstrukcjach lotniczych Tomasz Plavec pisze o oryginalnych szybowcach.

O wynalazku radzieckiego inżyniera W. Gudowa przeznaczonym do zszywania uszkodzonych naczyń krwionośnych informuje nas artykuł P. Androsowa.

O nowoczesnej flocie wielkiej Wołgi mówi artykuł inż. Czernowa.

Doskonale można zrozumieć pracę kombajnu węglowego po przeczytaniu artykułu inż. Schenka.

Dalszą część numeru wypełniają artykuły techniczne: O budowie statywu fotograficznego; Wykonanie nawijaka do drutu; Wykonanie silnika wiatrakowego.

Zdjęcie z lewej: Fragment z ogólnokrajowych zawodów modeli latających w Czechosłowacji — model na uwięzi z napędem odrzutowym.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa, ulica Ogrodowa 65.
Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr. kwartalnie — 6 zł 60 gr. półrocznie — 12 zł 60 gr. rocznie 24 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO I-15678 na adres:
Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażu „RUCH" Warszawa, Plac Trzech Krzyży 16 a. Numery pojedyncze i roczniki z lat ubiegłych można nabyć w redakcji Warszawa, ulica Ogrodowa 65. Telefon 6-21-48, 7-36-01, 8-76-65.
Nr Zam. 2617 2-B-42887

Zdjęcia w numerze Koszewski—LL.
Numer oddany do kolportażu 2.XI.1951 r.